JUIN 1952 NUMÉRO 54

ESSO REVUE

PUBLICATION MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL

Esso Revue en visite à Nice

● CEUX QUI TRAVAILLENT SOUS LE SIGNE ESSO. — Nous avons fait la connaissance, dans le premier article de cette série, de nos collègues du siège de la Division Sud-Est à Marseille. Visitons, dans ce numéro, la région de Nice et ses secteurs : Draguignan et Digne, à l'exception d'Ajaccio, où nous n'avons malheureusement pu nous rendre. Nous nous en excusons auprès de M. Lanzzi, son chef de secteur, en espérant le rencontrer prochainement.

Le grand avantage de nos « cousins » qui travaillent à Nice est de connaître, dès le mois de mars, la douceur du climat méridional. Pour le « touriste du nord », la promenade des Anglais le soir, ou les rues ensoleillées de la ville le matin, sont un ravissement, sans parler des alentours, tout au long de la Côte d'Azur, dont le nom évoque si bien les vacances. Voilà bien le désavantage de ces mêmes cousins qui, au moment où nous ne songeons qu'à nous baigner et nous « dorer au soleil », se trouvent, eux, en « période de pointe » ; le brusque afflux d'avions et d'automobiles réclame, en effet, des dépôts un gros effort de ravitaillement. La tâche alors n'est pas aisée, et le meilleur moyen de la mener à bien est de ne pas trop s'attarder à la contemplation du ciel et de la mer, des estivantes bronzées que l'on croise, à chaque instant, l'été, sur les plages de la Côte. Il faut encore savoir mépriser la chaleur et ne plus y faire attention. Evidemment, l'on peut penser qu'il y a les week-end, mais je peux écrire qu'en ces moments de pointe saisonnière, ils sont souvent sacrifiés au profit de la distribution de nos produits!

En ce qui concerne l'organisation d'Esso Standard, Nice représente une région qui dépend de la Division sud-est et comprend elle-même quatre secteurs : Nice et les environs immédiats prospectés par quatre vendeurs, MM. Masper, Fink, de Chavannes et Pierangeli ; Ajaccio, dont le chef de secteur est M. Lanzzi ; Digne, sous la direction de M. Benoist, et Draguignan sous celle de M. Touze.

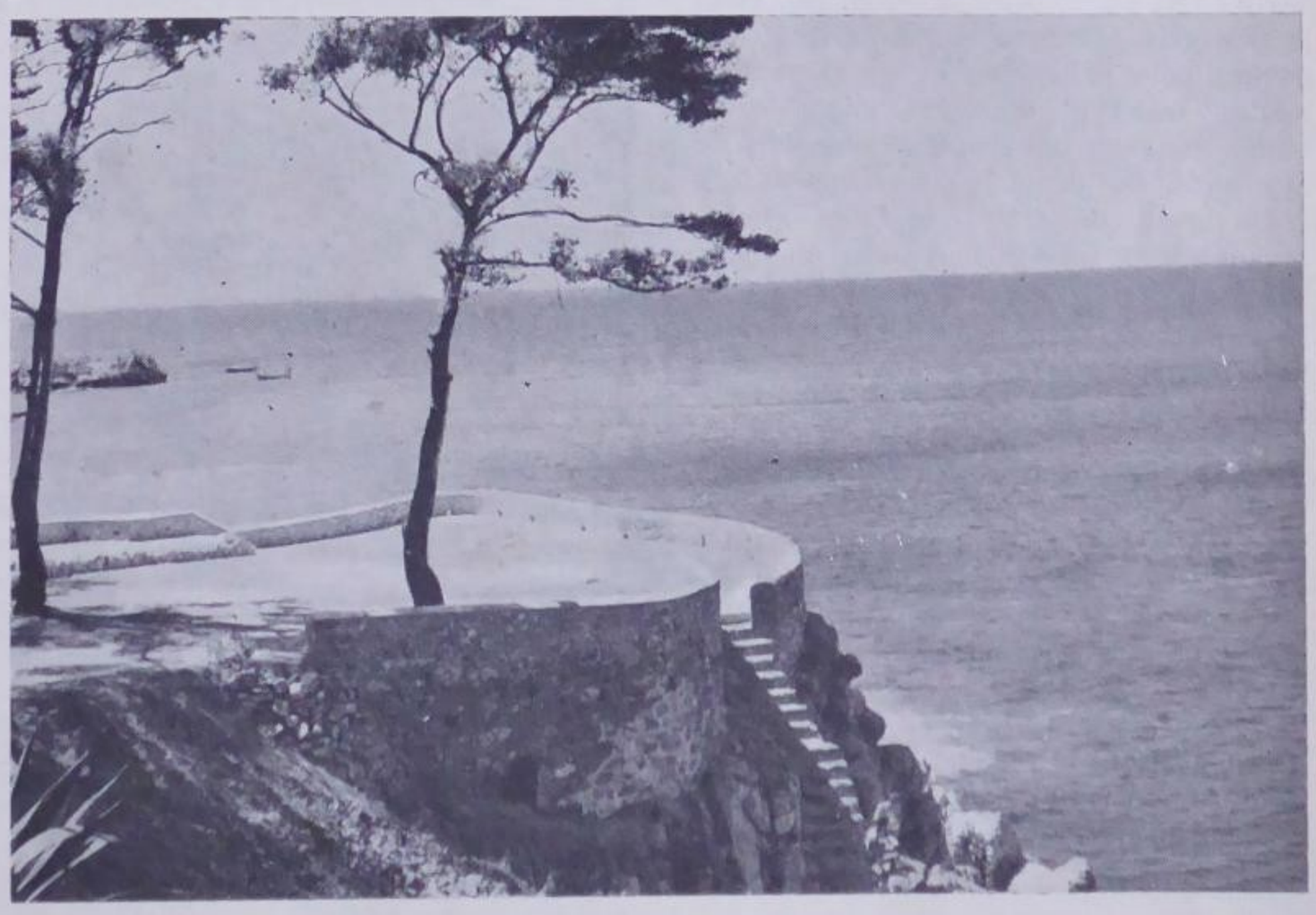
M. Ceccaldi, chef de la Région de Nice, a fait la connaissance de M. Wicart en 5 CV Citroën.

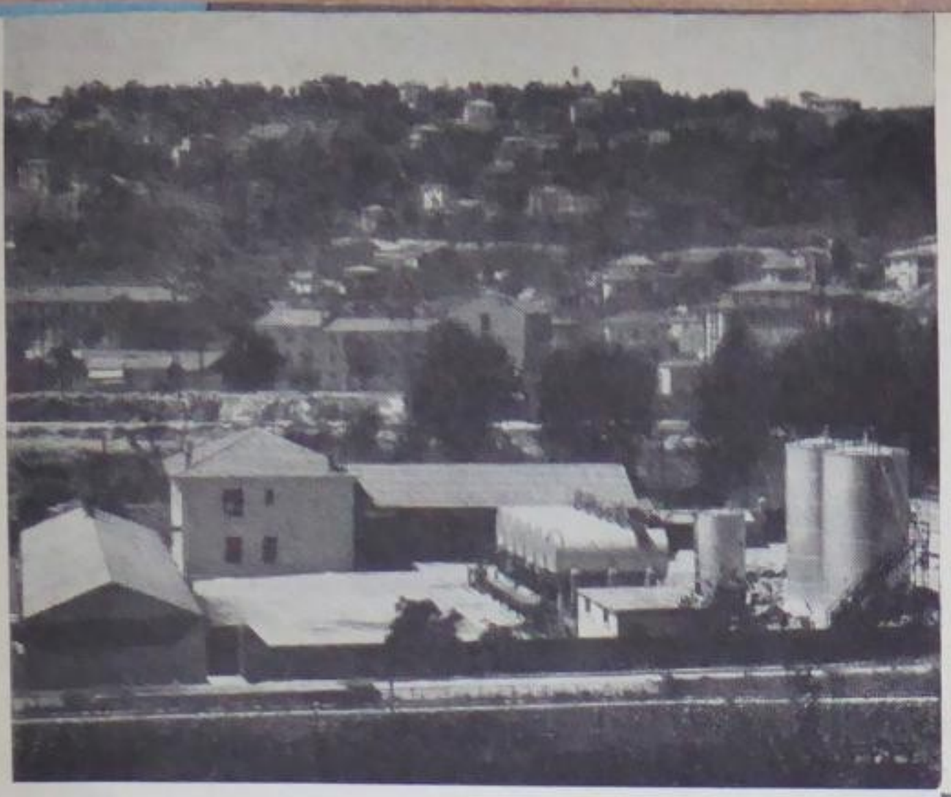
M. Ceccaldi nous confie qu'il était, en effet, depuis un an à la Société quand il

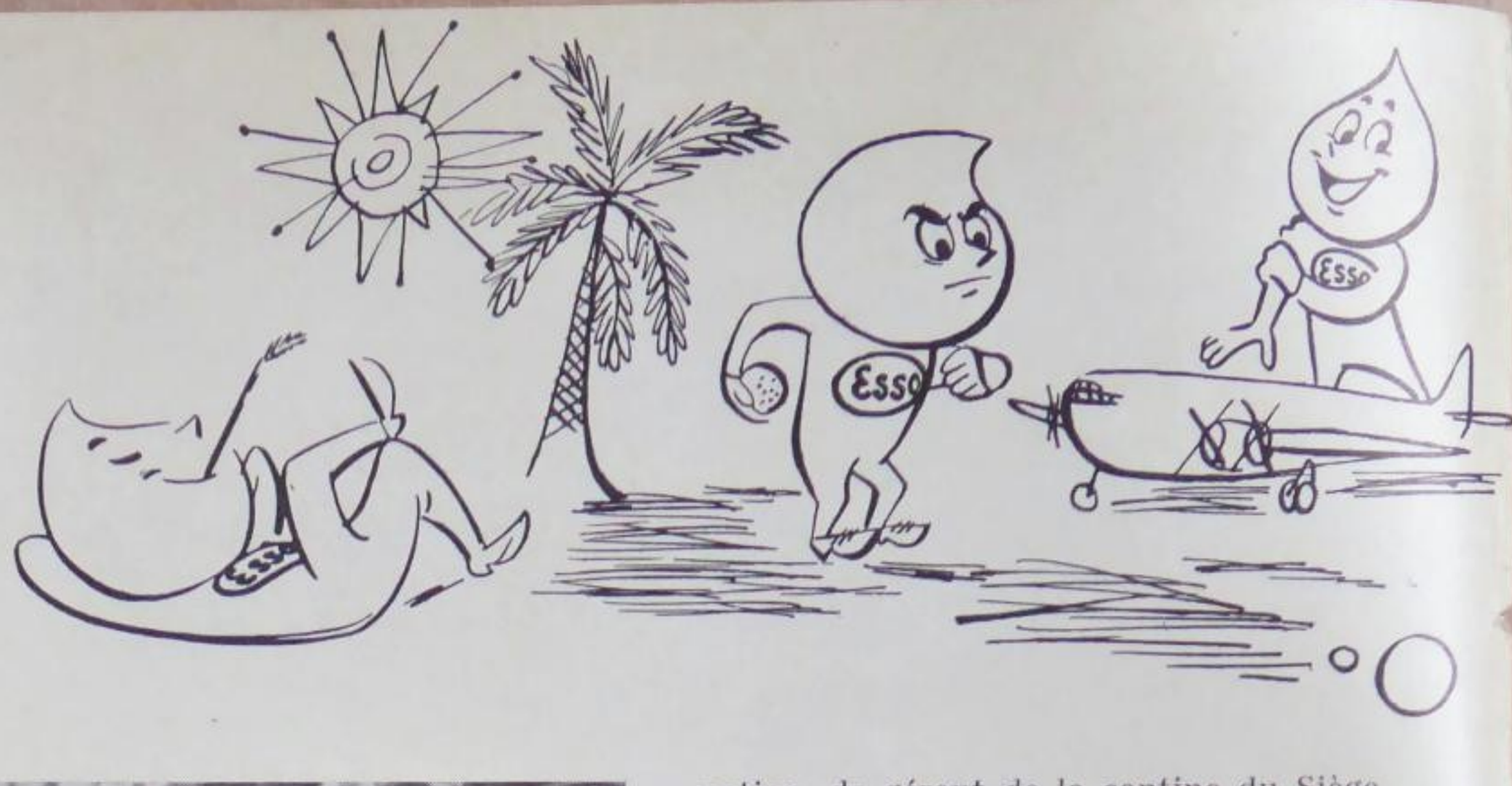
Nos "cousins" de Nice ne doivent pas trop s'attarder à la contemplation du ciel et de la mer.....

Sommaire

Esso Revue en visite à Nice 1
Draguignan et Digne..... 4
L'éducation nouvelle (suite) 6
L'A. B. C. de l'automobile..... 8
Libres opinions 9
Inauguration de 4 Esso Service.. 24
Esso actualités..... 26
Rubriques habituelles 10







1

rencontra pour la première fois M. Wicart (ce devait être en 1925) de passage à Nice dans une 5 CV Citroën, cette bonne « trèfle » dont *Esso Revue* a su reconnaître les mérites (1). M. Ceccaldi était alors représentant et se partageait avec un de ses collègues une vieille 10 CV Renault qu'ils utilisaient à tour de rôle, à raison d'une semaine chacun ! D'origine corse, mais né à Menton, notre chef de région a presque toujours habité Nice, ville qu'il affectionne particulièrement et où presque toute sa carrière s'est déroulée ; une carrière riche en souvenirs : M. Ceccaldi fut un des premiers à prôner l'idée des Esso Service auprès des clients et un des premiers encore à proposer la construction de stations munies de pistes. M. Ceccaldi était certainement un pionnier et la Station Franklin à Nice, qu'il fit édifier, en est la meilleure preuve puisqu'elle n'a pratiquement pas changé d'aspect depuis sa réalisation il y a dix-huit ans.

Puis la conversation s'éloignant un peu de la Société, M. Ceccaldi nous apprend que, dans la mesure où ses activités lui laissent quelque loisir, il est joueur de boules :

« Je fais partie d'un cabanon (2), mais je n'y vais plus que deux ou trois fois par an, pour le banquet et le concours de boules, que j'ai d'ailleurs gagné deux années de suite, au grand étonnement de mes amis, car je ne joue presque plus. »

Un coup de téléphone, une affaire urgente, nous ne pouvons rester plus longuement et M. Ceccaldi prend congé de moi en me lançant « que les jeunes sauront poursuivre l'œuvre que nous avons commencée ».

L'assistant de M. Ceccaldi, M. Jacometti cherche un appartement et ceci représente un de ses grands soucis :

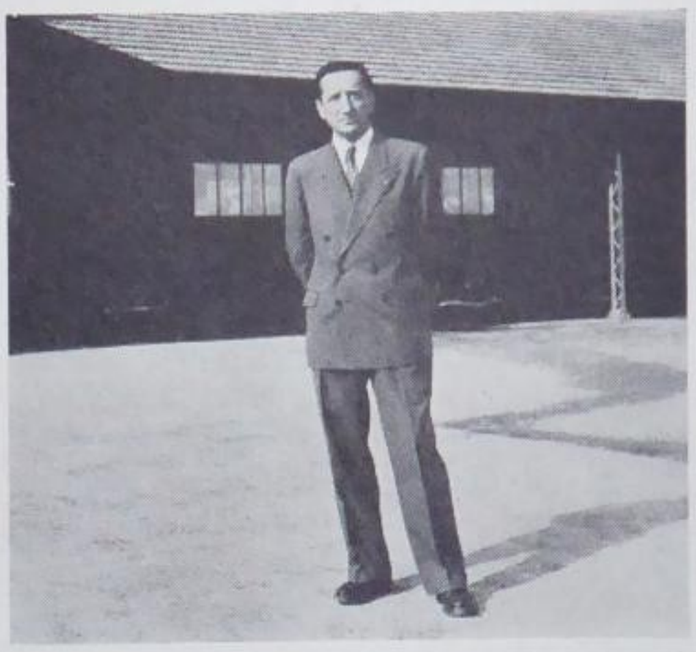
« Quand je ne cherche pas un terrain pour une nouvelle Esso Service, j'en cherche un pour construire une éventuelle villa ! »

Grand, d'allure élégante, la voix grave, M. Jacometti est passé successivement de l'usine de Gennevilliers en 1933 au poste délicat, durant les années d'occupation, de gérant de la cantine du Siège. Puis il fut nommé chef de secteur à Montargis, avant de rejoindre Nice. M. Jacometti se plaît beaucoup dans cette dernière ville qu'il considère comme la plus agréable à habiter, après Paris. En dépit de ses soucis de logement, il se livre aux joies de la promenade et lit *L'Equipe* pour suivre les nouvelles du sport qu'il n'a plus le temps de pratiquer : le tennis. « M. Jacometti, vous voici présenté à notre famille, voulez-vous, à votre tour, nous présenter votre équipe et ses activités dans le dépôt et au terrain d'aviation ».

(1) Voir *Esso Revue*, nº 38.
(2) Cabanon prend ici le sens de : cercle.

2

De l'essence spéciale « B » pour les parfumeurs et les huileries. — Grasse n'est pas loin, en effet, et c'est sans doute une des activités particulières au dépôt de Nice que de distribuer de l'essence « B », stockée dans un bac de 45.000 litres. Le dépôt comprend, en outre, deux bacs de carburant auto, deux de supercarburant, un de gas oil et un de fuel domestique ; le total de la capacité de stockage étant d'environ 700.000 litres, le débit, comme nous l'avons indiqué plus haut, est très saisonnier et peut varier de 1 à 5 en période de pointe. Ces deux chiffres suffisent à expliquer les « coups de tampon » auxquels le dépôt doit faire face.



3

Deux camions-citernes, un Renault de 9.000 litres conduit par un seul chauffeur, M. Joseph Nicolas, que nous n'avons malheureusement pas pu rencontrer, et un Somua de 10.000 litres, mené par une équipe à deux chauffeurs, MM. Dutto et Félix Lobrietti, assurent la partie distribution. M. Dutto a vingt-deux ans d'ancienneté et, depuis vingt-deux ans, parcourt environ 150 km. par jour. Faites le compte ! M. Lobrietti assure à peu près le même kilométrage.

« Et l'été, ce n'est pas facile, eh ! une fois, j'ai mis 1 heure et demie pour faire le parcours Nice-Villefranche, soit 5 km. ! »

4

M. Francis Acquarone n'a pas vu le Carnaval depuis 1939 et, pourtant, il est niçois d'origine : joueur de pétanque, belle allure, la peau halée et les cheveux bruns, il est monteur comme son collègue Pierre Giachero. Le premier a six ans d'ancienneté et le second cinq, et tous deux rivalisent par leur fière prestance qui fait honneur à la région de Nice. Leurs photographies en témoignent. Qu'en pensent nos lectrices ?

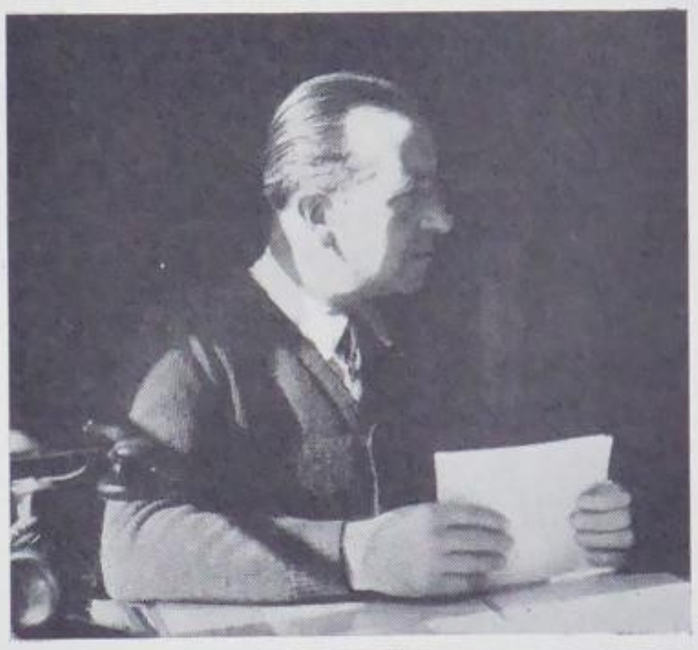
5

8

6

9

7



10

11

M. Ricciardi, leur contremaître, est aussi un ancien puisqu'il compte déjà vingt-deux ans d'ancienneté. Il est également niçois d'origine et habite au dépôt où il se livre le dimanche (quand on ne vient pas le déranger !) aux plaisirs du jardinage. On m'a dit aussi de lui qu'il était un as du bricolage !...

« Les Services Administratifs » sont représentés à Nice par un gestionnaire, M. Armand Danel, et un comptable, M. d'Amato ; une sténo-dactylo est affectée à la fois à la région et au secteur. Elle se nomme Mlle Berthe Malassis et occupe cet emploi depuis 1935. « Normande de Saint-Malo », comme elle le dit elle-même, Mlle Malassis se plaît dans la ville des fleurs et du soleil. J'apprends qu'elle est une cycliste acharnée.

« J'ai gardé mon vélo pour faire de l'exercice ! » me confie-t-elle. (Depuis, j'ai l'intention de m'en acheter un.)

M. Louis d'Amato, muté de Port-Saint-Louis à Nice depuis 1946 à cause de la santé de ses deux enfants âgés de 14 et 12 ans, s'occupe, lui, des affaires comptables. Il établit les bordereaux, débite, crédite, facture et manie avec virtuosité sa petite machine à calculer. Ces travaux, nous les connaissons... Ils sont d'une grande importance et pas toujours aussi simples qu'on le croit...

M. d'Amato s'y livre avec conscience...

1. Le dépôt de Nice, tel qu'il se présente actuellement.

2. M. Ceccaldi, chef de la région de Nice.

3. M. Jacometti, assistant de M. Ceccaldi.

4. Les « dynamiques vendeurs », tels qu'on ne les voit jamais ! De gauche à droite : MM. de Chavannes, Pierangeli, Fink et Masper.

5. M. Marcel Ricciardi, contremaître du dépôt, au centre, ne semble-t-il pas surgir des « sphères pétrolières » de Nice, entouré de ses deux monteurs, Francis Acquarone à gauche, et Pierre Giachero à droite ?

6. M. Marcel Dutto devant son camion Somua. Cette photo, m'a-t-il dit, rejoindra l'album de famille en souvenir de l'Esso Revue.

7. M. Félix Lobrietti, chauffeur, travaille toujours « avé le sourire » et il le garde, même aux saisons de pointe quand il met une heure et demie pour faire le parcours Nice-Villefranche, soit... 5 km. !

8. « Aux Services Administratifs » ou un des tours du célèbre flash qui n'a pas fonctionné. De gauche à droite : M. Jacometti, Mlle Berthe Malassis, M. Danel, M. ..... et M. Ricciardi.

9. L'aide-comptable et sa petite machine à calculer, M. D'Amato.

10. M. Danel, gestionnaire du dépôt est un homme qui connaît son affaire « par cœur ».

11. A l'Aéroport. Les palmiers dont rêvent « les gens du nord » sont-ils pour quelque chose dans le sourire de MM. Andris, à gauche. Henry Le Corre et Marcel Di Ciaccio, ou bien est-ce une "astuce" du photographe ?

A l'aéroport de Nice, par une claire matinée de mars, nous avons rencontré la petite équipe qui a la charge du dépôt et de l'avitaillement des avions de passage. Et c'est devant un avion finlandais venu en cette ville chercher des fleurs que nous avons fait la connaissance de MM. Henry Le Corre, le chef de station, Jean Andris, Marcel di Ciaccio et Fran-

12

13

12. M. Henry Le Corre en plein travail.

13. M. Tardeuil acrobate-volant ? Non l'avion était au sol, rassurons-nous.

çois Tardeil, qui occupent les emplois de chauffeurs et monteurs. M. Emile Mariani n'était malheureusement pas là. Ils ont huit enfants à eux cinq et ce n'est qu'un départ. Par contre, et c'est le plus curieux en cette région, ils ne sont pas tous joueurs de boules !... M. Andris, par exemple, préfère la natation et il se baigne (heureux homme) à partir du mois d'avril jusqu'au mois d'octobre. Mais ne croyez pas qu'à l'aéroport le temps se passe à se baigner et à profiter du soleil. Les avitaillements d'avions sont nombreux et à des intervalles très courts.

« C'est la course ici, me dit Henry Le Corre, et je le comprends quand on m'indique le débit moyen.

— En plus, ici, il faut parler toutes les langues ; eh ! Nice est, en effet, l'aéroport où atterrissent le plus d'avions de nationalités différentes : Hollandais, Finlandais, Suisses, Anglais, Américains s'y rencontrent.

— Heureusement, Tardeuil parle allemand, Andris et Mariani, anglais ; alors, on s'arrange bien. »

Je reviens aux avions : savez-vous qu'en dehors des lignes régulières de transport de passagers, il y a des lignes de fret, régulières elles aussi, qui viennent en cette ville chercher des fleurs ?

Sur cet aperçu poétique des affaires commerciales niçoises, nous avons pris congé de nos amis et, en regardant une dernière fois le ciel méridionnal, nous avons pensé... aux pointes saisonnières !

Esso Revue en visite à ... Draguignan et à Digne

— « Monsieur Touze ? »

C'est toujours de façon cordiale que nous rencontrons un collègue jusqu'alors inconnu de nous. Puis, après avoir échangé quelques généralités, on ne tarde jamais à parler... Esso ! Rien ne ressemble plus à un dépôt qu'un autre dépôt et il serait sans doute très fastidieux pour nos lecteurs de retrouver, pour chacun des secteurs où nous les entraînons, une nomenclature des capacités de stockage, débit, nombre de bacs, etc. C'est pourquoi nous nous efforcerons chaque fois de signaler les traits particuliers. Mais le plus intéressant, pour *Esso Revue*, n'est-il pas de faire connaître tous ceux qui travaillent sous l'emblème familier (l'art et la manière de ne pas se répéter). Pour l'instant, j'apprends que le secteur de Draguignan est, comme Nice, caractérisé par un débit très saisonnier, qui passe du simple au double aux moments de pointe. Autre exemple, le camion de ravitaillement parcourt l'été 300 à 400 km. par jour et 150 seulement le restant de l'année.

« Ainsi, M. Touze, Draguignan connaît aussi ces fameuses pointes saisonnières... »

M. Touze, qui est chef de secteur en cette ville, est un « ancien C.G.P. » où il est entré en 1927 ; à Draguignan depuis 1947, il nous confie qu'en dehors de ses activités, il aime avant tout les promenades dans la campagne environnante...

« Et c'est une occupation suffisante, car cette région et ses environs immédiats permettent de nombreuses excursions. »

Rouennais d'origine, le gestionnaire, M. Marcel Marchandet s'est acclimaté rapidement à la vie de Draguignan.

« L'important, me lance-t-il, est d'aimer son travail. »

M. Léon Jausserand, comptable au dépôt, est originaire du Var et a toujours vécu à Draguignan. Il est fervent de la chasse et se plaint à moi que l'on tolère le furet et que le gibier ainsi se fasse très rare ! Nous lui souhaitons, malgré tout, pour cette année, un joli tableau de chasse ; s'il le réussit, c'est que le passage d'*Esso Revue* lui aura porté bonheur et peut-être, un jour, racontera-t-il à ses amis :

« Vous vous souvenez de mon « tableau » de cette saison-là ? C'était l'année où *Esso Revue* était venue nous voir ! »

Bien souvent, au cours de ces reportages, nous ne pouvons rencontrer toute l'équipe d'un secteur ou d'une région. Les chauffeurs particulièrement ne peuvent faire attendre leurs clients et se trouvent souvent sur la route lors de notre passage. A Draguignan, nous avons été plus heureux, puisque nous avons pu parler un instant avec les deux chauffeurs.

M. Audigé (qui le croirait), a vingt-neuf ans de maison, alors qu'il paraît à peu près 35 ans d'âge. Il est entré à la Société comme chauffeur à 18 ans et, malgré sept à huit heures de volant par jour, ne

1

A Draguignan

1. M. Touze, chef de secteur, au centre, entouré de MM. Marchandet et Jausserand.

2. L'équipe de chauffeurs : M. Audigier, à droite, et M. Achille Bonnet.

1

2

semble pas se ressentir de ses vingt-neuf années de conduite.

« Le pétrole conserve, me dit-il. »

M. Audigé, autrefois affecté à Toulon, n'est que depuis très peu de temps Dracénois et nous espérons pour lui une belle carrière en cette ville. Son coéquipier, M. Achille Brunet — qui, lui, n'a que six ans d'ancienneté — est décidé à suivre l'exemple de son camarade.

Nous n'avons pas eu la chance de le rencontrer très longuement, mais puisqu'il a devant lui une longue carrière, nous aurons certainement l'occasion de prononcer à nouveau son nom dans la revue, n'est-ce pas ?

Compiègne, **Aubervilliers**, **Reims**, **Marseille**, sans oublier les coupes de bois en Lozère, pendant la guerre, puis deux années dans les Hautes-Alpes, tel est le chemin parcouru par M. Benoit depuis son entrée à la Société, il y a trente ans !

« Que pensez-vous de Digne, après tous ces voyages, monsieur Benoit ?

— C'est une ville très calme, parfois trop calme. Un certain jour, le mercredi des Cendres, Digne semble même complètement endormie ; toutes les boutiques sont fermées, car la coutume veut; ce jour-là, que l'on reste au « cabanon » pour manger l'aïoli...

— Quelles sont vos distractions dans cette ville si calme ?

— La photographie, les promenades. J'étais autrefois un fidèle correspondant de l'*Eco Journal* ! »

M. Benoit nous parle alors de ses débuts, des nombreux amis qu'il s'est fait à la Société. Nous devinons parfois un peu d'émotion dans sa voix. Combien de fois, seul dans son petit bureau silencieux, M. Benoit a-t-il déjà évoqué ce passé actif et joyeux ? Car, nous le savons, le chef de secteur de Digne est et a toujours été, non seulement un excellent collègue, mais aussi un fin conteur d'histoires.

« Quelles sont les activités du dépôt ici ? Saisonnières ?

— Très saisonnières. Au mois de juillet, on a compté que 150 voitures passaient en une heure sur la route nationale, alors que l'hiver, la circulation est pratiquement nulle. »

Un million de kilomètres sans accident, soit vingt-cinq fois le tour de la terre, telle est la performance réalisée par M. Antoine qui assure seul les ravitaillements de la clientèle, à bord de son camion T 45 Citroën. M. Antoine a vingt-cinq ans d'ancienneté et ses voyages ont été nombreux dans la Société, puisqu'il est passé de Rodez, où il était chauffeur représentant, à Saint-Afrique, Sète, Salon, Embrun et Digne. Devons-nous lui souhaiter de parcourir encore un petit million de kilomètres ou bien de profiter longtemps des joies de la pétanque et du jardinage?..

— Que préférez-vous, monsieur Antoine ?

G. B.

(à suivre)

2

3

A Digne

1. M. Benoit, chef de secteur de Digne.

2. M. Antoine, le chauffeur au « million de kilomètres parcourus ».

3. La route de Vallouise, près de Digne, l'hiver... le travail n'est pas aisé en cette saison ! *(Photo de M. Benoit).*

UNE ENQUÊTE D'ESSO REVUE :

L'Éducatio

L'ÉVOLUTION DE LA PSYCHOLOGIE DE L'ENFANT SUIVANT LES AGES

« Documentez-vous, même brièvement, m'a dit l'Educateur, sur l'évolution de la Psychologie de l'enfant suivant les âges »... J'ai eu un peu peur, je l'avoue, puis j'ai suivi le conseil. L'étude de la psychologie de l'enfant est d'origine relativement récente, mais sa richesse déjà est grande et le champ de ses applications bien vaste.

Ce sera là le point le plus ardu et le plus délicat de toute notre enquête. Mais rassurez-vous, nous pourrons voir ensuite surgir à nouveau les petits visages ronds et roses, les jolis cheveux raides ou frisés, les petites jambes dures de nos tyrans en pleine action. Du courage, et tâchons de comprendre malgré les mots rébarbatifs.

L'intelligence, l'affectivité et les jeux sont, paraît-il, les éléments principaux de l'étude du développement des enfants.

1re ENFANCE **de 0 à 3 ans (environ)**	**L'Intelligence** est surtout liée aux sensations. L'enfant est un petit animal. **L'Affectivité** est, au cours des premiers mois, en rapport direct avec la faim, la digestion, le sommeil. A partir de six mois, ébauche de sentiments personnels. **Les Jeux** ont un but d'utilité : explorations, manipulations ; l'enfant fait connaissance avec le monde qui l'entoure.
2e ENFANCE **de 3 à 7 ans**	**L'Intelligence** est «intuitive», au niveau de la pensée concrète, souvent sans résultats précis. L'enfant procède par essais, mais sans logique ; c'est le hasard qui, lui procurant la réussite, lui indique la voie à suivre. **L'Affectivité**. Développement des sentiments personnels, du narcissisme, de la timidité, complexes sexuels. **Les Jeux** sont d'emportement, d'imitation, d'illusions, de construction ; c'est l'intelligence qui domine.
3e ENFANCE **de 7 à 11 ans**	**L'Intelligence** est toujours intuitive et concrète, en général avec des résultats corrects. **L'Affectivité** se complique de sentiments sociaux, du sentiment *d'infériorité très accusé à l'égard de l'adulte.* La curiosité est objective. La sexualité s'accentue. **Les jeux** sont sensiblement les mêmes que précédemment, auxquels viennent s'ajouter les jeux à règles arbitraires, de prouesse et de compétition.
4e ENFANCE **de 11 à 14 ans**	**L'Intelligence** prend forme. L'enfant raisonne. **L'Affectivité** se manifeste par le développement de la volonté. C'est « l'âge de grâce sociale ». Le développement de l'individu est entièrement conditionné par son intégration dans le groupe. Se manifeste alors le détachement partiel des parents, et l'affirmation de soi-même. **Les jeux** sont maintenant de compétition, de coopération. L'enfant est déjà un être social.

JE SUIS UN AMI DE M. SCHEER ! !

Toutes les bonnes histoires décidément ne sont pas marseillaises, et c'est le sud-ouest qui, jusqu'ici, semble en avoir le monopole.

Un de nos bons amis de la division sud-ouest nous a fait part de l'histoire suivante dont il a été récemment le héros, ou plutôt la victime.

Un certain vendredi soir, un coup de téléphone lui parvient : une belle voix grave et pleine de dignité lui dit :

— « Je m'excuse de vous déranger, Monsieur, et mon

Ce tableau d'ensemble du développement enfantin semblera sans doute discutable, comme tout tableau du même ordre, mais si arbitraire qu'il puisse paraître, il est un cadre nécessaire aux brèves analyses qui vont suivre sur l'**imitation** et le **jeu** (activités essentielles pour la formation de l'enfant) ainsi que sur l'**affectivité** et l'**intelligence** enfantines.

L'IMITATION

Il est difficile de différencier, au cours de la toute première enfance, les *actes d'imitation* et les *réactions spontanées* ou impulsives. Le professeur Wallon pense que la conduite imitative ne survient pas avant la seconde moitié de la seconde année.

Dans l'acquisition du langage, l'importance de l'imitation est bien évidente, quoique inconsciente. Elle devra se développer spontanément « sans trop de contrainte » (le bégaiement trouve le plus souvent son origine dans un retard d'élocution que les parents ont voulu corriger trop vite).

Le rôle de l'adulte consiste essentiellement à *diriger* l'imitation enfantine, en suivant la direction de ses intérêts spontanés qu'il faut parfois stimuler. Il consiste également à veiller à ce qu'une imitation trop stricte de l'adulte admiré et copié n'en fasse acquérir les défauts !

Mais attention ! L'imitation enfantine d'un certain niveau, qu'elle soit linguistique ou autre, ne doit pas éliminer l'*invention*. Il s'agit toujours pour l'adulte (et ceci a déjà été signalé au cours d'articles précédents) de *montrer*, sans réfréner la déformation spontanée de l'enfant qui imite.

Aux environs de la troisième année, l'enfant tend particulièrement à s'affirmer et, tout en imitant autrui, il tient *à faire son travail tout seul*. L'enfant éprouve alors une certaine incertitude sur la valeur qu'il peut s'attribuer ; il cherche naturellement à détruire les effets de la supériorité des autres. Tout cela n'est guère favorable au développement d'une imitation éducative, mais correspond à une *étape normale* dans l'évolution de la vie enfantine.

L'enfant, qui tient à une conservation stricte de ses habitudes, tient avant tout à s'imiter lui-même. Et ses propres habitudes, auxquelles il montre un attachement rigoureux, fanatique, lui venant évidemment d'autrui ; l'éducateur habile peut très certainement faire usage de cet aspect de la psychologie enfantine.

Jamais l'imitation du familier ne perdra ses droits chez l'enfant. Il semble bien que, dans l'imitation élémentaire (imitation mécanique de soi-même) l'enfant s'attache déjà à affirmer sa personnalité.

LE JEU

C'est tout d'abord par le jeu que l'enfant cherchera une imitation plus ou moins originale, des activités des adultes. Mais nous étudierons le jeu en détail d'autre part, puisqu'il est pendant un fort long temps l'activité essentielle de l'enfant.

L'AFFECTIVITÉ

Sans toutefois les créer, *l'affectivité domine* toutes les manifestations intellectuelles ou volontaires, différentes suivant les caractères.

Affectivité et « motricité » (1) sont étroitement liées. Dans la toute jeune enfance (jusqu'à 3 ans), elle dépend d'une bonne motricité et aussi d'un développement normal des habitudes de propreté. Après 3 ans, il devient nécessaire pour l'enfant de développer librement son activité dans des jeux, même s'ils doivent être désordonnés ou destructeurs.

L'affectivité chez l'enfant se manifeste d'abord par un appétit de caresses (stade impulsif), puis par la colère et la peur (stade émotif).

Le caractère difficile de certains enfants peut venir souvent d'une mauvaise ambiance familiale. Freud affirme que l'évolution de la sexualité infantile (affectivité sexuelle primitive) peut avoir des conséquences durables et qu'il convient d'en surveiller particulièrement le développement. Les troubles de l'affectivité ont, bien entendu, dans la famille et à l'école, des retentissements profonds.

Au point de vue de l'éducation, la psychologie de l'affectivité enfantine montre l'importance que l'adulte doit lui attribuer s'il veut former, en connaissance de cause, la personnalité enfantine. L'utilisation de *tests* (2) donne bien souvent des résultats fort utiles pour la connaissance et la mesure de cette affectivité.

L'INTELLIGENCE

L'intelligence et son développement occupent une place éminente chez l'enfant (le tableau précédent en donne un bref aperçu). Et bien qu'intelligence et affectivité ne soient pas rigoureusement liées, il n'en reste pas moins que la richesse de l'affectivité dépend de l'intelligence et que certains sentiments (comme la jalousie ou les premières formes de sympathie) sont évidemment liées à une insuffisance intellectuelle.

Les tests mentaux permettent une évaluation de l'intelligence dans toutes ses aptitudes, aussi bien que du niveau intellectuel.

● *Voir le début de cette enquête dans les nos 52 et 53.*

J. V. (*A suivre.*)

(1) *Motricité : pouvoir de certaines cellules nerveuses de commander les contractions musculaires et de les contrôler.*

(2) *Tests : exercices sélectionnés permettant d'évaluer, de mesurer les facultés intellectuelles des individus (attention, perception, affectivité, etc...) et de les traduire en chiffres.*

A LA DÉCOUVERTE DE NOS ENFANTS...

nom ne vous dirait certainement rien, mais voilà en deux mots ce qui m'arrive : je suis un ami de M. Scheer ; de passage à Bordeaux, je me trouve brusquement privé d'argent liquide ; les banques sont fermées, je suis très embarrassé, etc. Comme, encore une fois, je suis un ami de M. Scheer, j'ai pensé que vous pourriez peut-être... »

Et notre héros de s'empresser de faire parvenir à son correspondant la somme de 5.000 francs. Il ne devait plus les revoir ! ! Le fameux ami de M. Scheer n'était qu'un escroc à la petite semaine...

Nous avons une tendance louable, dans la grande famille Esso, à nous entraider et à nous rendre service mutuellement. Prenons toutefois quelques garanties lorsqu'un inconnu se recommande, pour demander un service, d'une personnalité de la Société.

Ajoutons encore que nous espérons vivement que les " vrais " amis de M. Scheer n'en voudront pas trop à la rédaction d'Esso Revue de cette petite mise en garde !

La Commère.

L'ABC de l'automobile

Embrayage, boîte de vitesses et pont arrière

Le démarrage de la petite locomotive qui se traîne en crachotant sur les voies de garage est lent.

La pression de la vapeur exerce sur les pistons immobiles un effort progressif.

La vitesse augmente ensuite.

Dans l'automobile, sous le choc de l'explosion, le moteur démarre comme un projectile. Une voiture ne peut démarrer ainsi. Il est donc nécessaire de freiner le départ du véhicule.

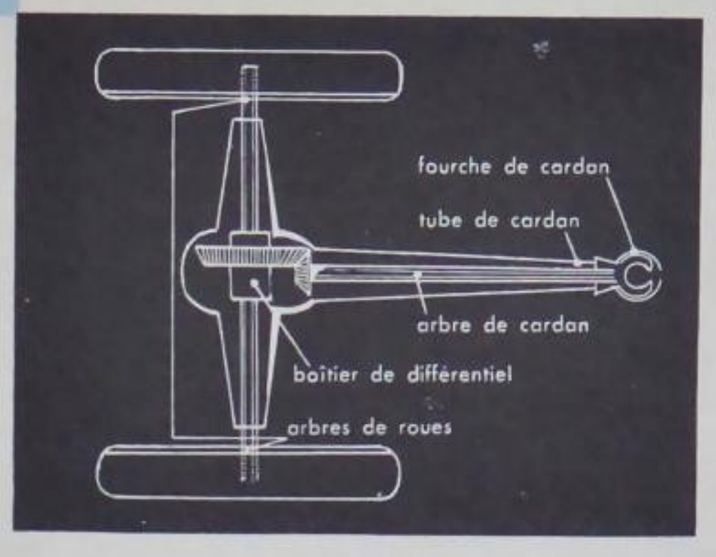
C'est le rôle de l'EMBRAYAGE (43).

Ce régulateur de vitesses est composé de deux disques de Ferodo (disques à base d'amiante tressé de fils de plomb ou de laiton).

Par une simple pression sur la pédale de gauche, le champion des courses automobiles ou le conducteur du dimanche « isole » le moteur de l'arbre de transmission et du pont arrière.

Cette action s'appelle *débrayer*.

Quand il lâche cette pédale, l'un ou l'autre de ces conducteurs place les deux disques face à face. Ils adhèrent par simple frottement, le mouvement du moteur est communiqué à la BOITE DE VITESSE (44).



Cette boîte, mystérieuse pour beaucoup, est un véritable distributeur de vitesse, malgré l'indifférence de beaucoup de conducteurs pour cette mécanique qu'ils malmènent bien souvent. Décrivons-là, le plus simplement possible.

Elle ne se compose que de pignons trempés dans l'huile ! C'est un peu vrai.

Mais restons au principe même du fonctionnement, c'est beaucoup plus sage.

Imaginez trois engrenages (1, 2, 3). Ils sont fixés sur l'arbre de transmission, qui met en mouvement le pont arrière. Trois autres engrenages (4, 5, 6) formant bloc peuvent se déplacer, se *balader* sur l'arbre venant du moteur.

Si le conducteur, avec son « levier de changement de vitesse » (véritable terreur des jeunes « permis de conduire ») met en « prise » 1 et 4, 2 et 5 ou 3 et 6, il obtient sur le pont arrière et les roues une vitesse plus ou moins grande.

Remarquez les pignons, ils possèdent des diamètres différents. L'effort du moteur transmis sur l'un de ces pignons est, par ce rapport, amplifié en proportion de la réduction.

LA DÉMULTIPLICATION EST RÉALISÉE.

L'engrenage 1 et 4 donne la première vitesse.

L'engrenage 2 et 5 donne la seconde vitesse.

L'engrenage 3 et 1 donne la troisième vitesse.

Une position intermédiaire dite « point mort », c'est-à-dire que pas un seul pignon denté n'est en prise, permet au conducteur de faire tourner son moteur, tout en laissant son véhicule à l'arrêt.

Sur beaucoup de véhicules automobiles, le moteur est situé à l'avant. L'embrayage, la boîte de vitesses sont également situés à l'avant. C'est un arbre, dit de TRANSMISSION, qui communique le mouvement de rotation du moteur aux roues arrière qui servent à propulser la voiture.

Nous arrivons au PONT ARRIÈRE (45).

Pour transformer ce mouvement de rotation longitudinal en un mouvement transversal, les ingénieurs ont créé un couple conique comportant un PIGNON D'ANGLE et une roue dentée plus grande appelée COURONNE.

Le différentiel est un organe qui permet de donner aux roues une vitesse différente. Il se compose de quatre pignons coniques — deux sont SATELLITES. et les deux autres PLANÉTAIRES.

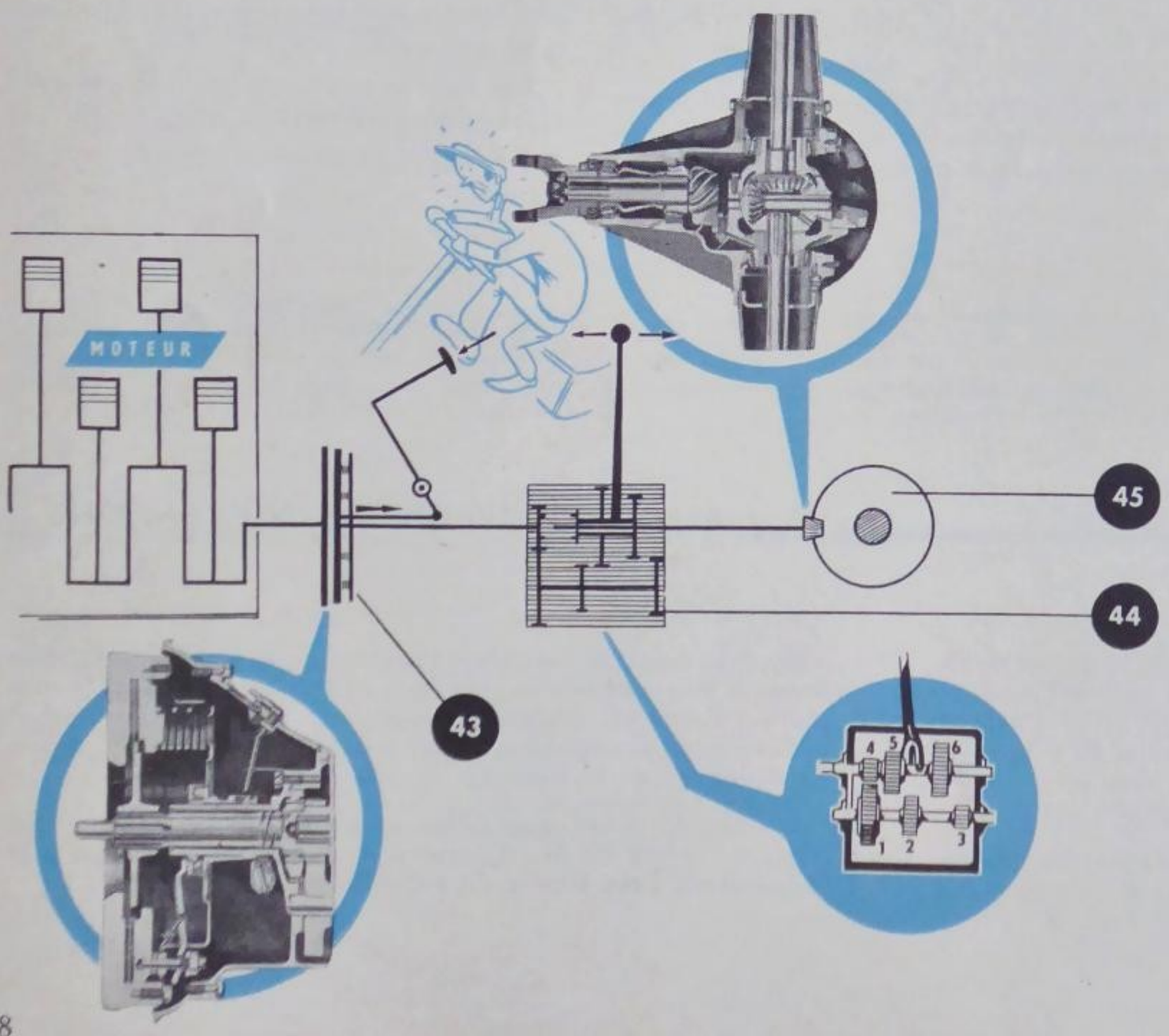
En résumé, c'est un dispositif qui permet à l'une des roues de tourner, suivant le besoin, plus vite que l'autre. C'est ce mécanisme qui permet, tout simplement, de prendre les virages « à la corde ».

Les engrenages qui forment le BOÎTIER du DIFFÉRENTIEL appelés PIGNONS SATELLITES et PIGNONS PLANÉTAIRES, sont entraînés par la grande couronne qui est elle-même entraînée par l'arbre du cardan.

Tout cela forme l'un des éléments principaux de tous les véhicules : le PONT.

Outre les organes cités ci-dessus, le pont a également une grosse tâche à fournir : *celle de supporter la charge.*

Si la charge supportée est trop forte, le pont peut se rompre.



(*Extrait du Bulletin d'Information de la R.N.U.R.*)

Libres Opinions

Un de nos correspondants, M. Robert Saint-Jeannet, nous a fait part de ses réflexions sur la correspondance commerciale. Doit-elle, comme il le suggère, être adaptée au rythme de la civilisation moderne, ou conserver les formes pompeuses dont elle aime à se parer, sans doute depuis les origines même du commerce ? Libre opinion !

La correspondance commerciale : elle est restée à l'âge de la plume d'oie.

Adaptons-la aux besoins actuels

« Veuillez agréer, Messieurs, l'hommage de notre considération distinguée... » C'est ainsi qu'il était de bon ton de terminer une lettre commerciale à l'époque où les « businessmen » arboraient chapeau haut de forme et moustaches épaisses.

Nous avons abandonné le huit-reflets et les moustaches plantureuses. Avons-nous renoncé aux phrases ampoulées qu'employaient nos grands-pères ? Prenez les lettres des trois quarts des entreprises industrielles et commerciales, vous ne manquerez pas de trouver nombre de formules à peine moins cérémonieuses et alambiquées que celle que nous avons citée en commençant ces lignes.

Il faut reconnaître que dans le cadre de l'entreprise, quelle que soit sa spécialité, des progrès considérables ont été accomplis tant sur le plan technique que social durant ces cinquante dernières années. Tous les services dont peut disposer une industrie ou une firme commerciale n'ont plus le même aspect qu'au début du siècle, un grand nombre de nouvelles industries ont été créées. Dans l'entreprise, tout s'est transformé, tout a évolué. Seule la correspondance commerciale est restée embourbée dans ses formules lourdes, vagues, longues et, disons le mot, prétentieuses ou ridicules.

La lettre, élément fondamental de l'entreprise

En fait, il y a très peu de gens qui savent écrire de la correspondance commerciale, déclarait M. Rocherand au cours d'une session de perfectionnement des agents et techniciens commerciaux, organisés par la Cégos en mars 1951. Et M. Rocherand ajoutait : « La correspondance commerciale est pourtant un élément fondamental de l'activité d'une entreprise et même de sa prospérité. »

Rien n'est plus exact. En tout temps et en toute circonstance, une entreprise a besoin de la lettre commerciale. S'agit-il de préparer ou de confirmer une visite ou même de la remplacer, on écrit. Faut-il répondre aux demandes et aux réclamations des clients, on dicte une lettre. Combien de clients perdus n'ont-ils pas été rattrapés par une lettre bien faite, et combien de clients débiteurs ont payé leurs factures à la suite d'une lettre de relance habilement tournée. La lettre est pour ainsi dire la doublure indispensable de toutes les activités d'une entreprise.

« Toujours dévoués à vos ordres... »

Quels sont les défauts de la plupart des lettres commerciales ? Ou bien elles sont trop longues et lassent le correspondant qui les lit trop rapidement, ou bien elles sont trop brèves et ne lui fournissent pas les renseignements qu'il attendait. Lorsqu'il faut être ferme, elles sont trop agressives et demeurent dans le vague lorsque la précision est nécessaire. Elles sont surtout alourdies par ce qu'on pourrait appeler les « honneurs » et les « avantages », ainsi que par les formules qui s'étirent comme de la guimauve, mais vous laissent sur votre faim de renseignements.

Tout ce jargon commercial, dont les formules usées jusqu'à la corde n'ont plus aucune signification, est si périmé et ridicule, que personne ne voudrait l'employer au cours des entretiens commerciaux : votre honorée, nous avons l'honneur de vous informer que... votre lettre du... a retenu toute notre attention... J'en passe et des meilleures !

Je voudrais cependant rapporter ici un souvenir personnel à propos de la formule tant employée : toujours dévoués à vos ordres...

J'ai connu une entreprise où l'on faisait recommencer une lettre qui ne se parait pas de cette formule magique. Malheureusement le « dévouement aux ordres » n'existait que sur le papier à entête de la maison : les livraisons étaient effectuées trois semaines au moins après celles des concurrents et les erreurs dans les commandes dépassaient la moyenne permise... Cependant, la maison restait fidèle — dans sa correspondance — au « toujours dévoués à vos ordres » !

Un tyran à renverser

Mais il ne suffit pas de se débarrasser de tout ce clinquant, ce qui est déjà une rude tâche reconnaissons-le, il faut aussi s'attacher à être concis, clair, précis. Ce sont là trois qualités qui conviennent particulièrement à la correspondance des services techniques et administratifs d'une firme. De plus en plus on envoie, non pas des lettres, mais des notes qui s'attachent à donner le maximum de renseignements dans le minimum de mots. Il serait souhaitable que cette méthode s'étende à tous les services d'une entreprise et à toutes les entreprises.

En dernière analyse, toutes ces formules creuses que chacun emploie dans la correspondance commerciale ne sont utilisées qu'en vertu d'une convention tacite qui semble lier toutes les entreprises entre elles. Pourquoi ne passerait-on pas une nouvelle convention, non plus tacite mais effective, informant les correspondants qu'à l'avenir la correspondance commerciale, renonçant aux formes périmées, s'attacherait à rechercher simplement une plus grande efficience ? Du coup, finies les formules consacrées de commencement et de fin de lettre, finies l'imprécision et les longueurs. La correspondance commerciale marcherait avec son temps et aurait cessé d'être un jargon à part, figé et ridicule dans une langue aussi précise, vivante et belle que la langue française.

1 million d'économies par an

Ce n'est pas dans le cadre d'un article que nous pouvons examiner comment transformer la forme et même le fond de notre correspondance commerciale. Chaque branche d'activité et souvent même chaque entreprise ont des problèmes qui leur sont propres sur ce plan.

Songeons seulement au profit aussi bien matériel que moral que l'entreprise retirerait d'une rénovation de sa correspondance commerciale : rendement meilleur du personnel attaché à la correspondance, simplification et clarification des rapports commerciaux, gain de temps et d'argent. Sait-on que, suivant des calculs qui ont porté sur un nombre élevé d'entreprises, les heures perdues par les mots inutiles employés dans la correspondance pendant un an, se soldent par une perte de 1 million de francs pour une entreprise qui emploie 30 dactylos. Ne nous étonnons pas. Prenons une formule courante de fin de lettre. Elle compte huit mots : « Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments dévoués ». On pourrait la supprimer ou la remplacer par un seul mot, battant ainsi les anglo-saxons qui en emploient deux pour terminer leurs lettres commerciales. On mettrait alors, par exemple : Fidèlement, ou Respectueusement, ou Sincèrement, ou tout autre adverbe, remplaçant ainsi en un mot une formule qui en comptait huit au minimum.

Les lettres-types rénovées simplifieraient également la correspondance commerciale de *l'ère de la productivité*.

Présence de l'élément humain

Enfin, comme tous les problèmes qui intéressent l'entreprise, il nous faut envisager celui de la correspondance commerciale sur le plan humain.

Il est rebutant, à la longue, de dicter, de taper à la machine et de recevoir des lettres qui ne représentent ni une information directe et précise, ni une langue utilisée dans la presse, dans les livres ou dans les conversations courantes.

Tout ce conventionnel fausse les relations commerciales, les place en porte-à-faux puisque l'activité de l'homme s'exerce dans un certain esprit et que la lettre qui accompagne invariablement cette activité n'est plus dans le même ton. Où l'homme a été aimable, elle est obséquieuse ; où il a été ferme, elle est souvent blessante ; où il a été habile, elle est retorse.

Sans doute une correspondance strictement réduite à la seule information du destinataire paraîtrait sèche, tout au moins avant que nous nous y habituions. Ce serait pour nous l'occasion de développer, sinon de faire naître, dans les rapports commerciaux cette correspondance privée (écrite ou téléphonée) dont les anglo-saxons usent bien plus que nous et qui met une note de gentillesse et d'amitié dans les relations commerciales si souvent impersonnelles et dépourvues de sentiments désintéressés.

Ne perdons pas de vue que le premier objectif de la correspondance commerciale est d'informer, de garder des contacts et de doubler les activités par des documents dont la précision doit être la première qualité. N'oublions pas que l'homme éprouve de la répulsion pour ce qui est faux, inutile et prétentieux... surtout chez le voisin.

ROBERT SAINT-JEANNET

nouvelles brèves

FRANCE

● **Distribution de panneaux éducatifs sur le pétrole aux établissements scolaires de la région de Lille.** — Encouragé par le vif succès de la manifestation organisée le 8 novembre dernier à Paris, au Centre National de Documentation Pédagogique, le Département Information a procédé le 3 avril à une distribution de panneaux éducatifs sur le pétrole aux professeurs de la région lilloise.

Au cours de cette réunion, tenue au grand amphithéâtre de l'Ecole des Arts et Métiers et présidée par M. Souriau, recteur de l'Académie de Lille, M. de Billy, Directeur des relations extérieures, après avoir rappelé toute l'importance qu'attache Esso Standard à l'établissement de contacts plus étroits entre le Corps Enseignant et l'Industrie, a dressé le tableau de la situation pétrolière en France et a insisté sur la nécessité de mettre en œuvre le maximum de moyens en vue de développer la production nationale qui ne couvre actuellement que 2 % des besoins du pays.

L'allocution de M. de Billy fut suivie de la projection de films à vues fixes réalisées par Esso Standard à l'intention de l'Enseignement, ainsi que du documentaire « La Course au Pétrole ». A l'issue de la réunion, une série de panneaux fut remise à tous les professeurs. L'Académie de Lille se chargera elle-même de distribuer cette documentation aux établissements de la région qui n'ont pu être atteints lors de cette diffusion initiale.

La presse locale a très favorablement commenté cette manifestation.

● **Parallélisme entre les consommations d'essence et de gas-oil.** — Les statistiques établies par le Comité Professionnel du Pétrole permettent de classer les départements français d'après l'importance de leur consommation d'essence et de gas-oil. En nous tenant aux dix départements les plus gros consommateurs, ce classement est le suivant :

Essence	Gas-oil
Seine	Seine
Nord	Seine-Inférieure
Seine-et-Oise	Bouches-du-Rhône
Bouches-du-Rhône	Nord
Seine-Inférieure	Finistère
Gironde	Morbihan
Pas-de-Calais	Pas-de-Calais
Rhône	Gironde
Alpes-Maritimes	Seine-et-Oise
Loire-Inférieure	Rhône

Huit départements figurent dans les deux classements. Les différences s'expliquent aisément.

— Les Alpes-Maritimes sont un département à très forte activité touristique.

— La place du Finistère et du Morbihan pour le gas-oil provient de ce que la consommation pour la pêche entre en ligne de compte.

● **Des recherches sont effectuées dans l'Ain en vue de trouver du pétrole.** — La Régie Autonome des Pétroles fait procéder à Lent (Ain), à 10 km. de Bourg-en-Bresse, à d'importants travaux de sondage en vue de trouver du pétrole. La sonde utilisée est la plus puissante en service et la profondeur atteinte dépasse actuellement de 365 mètres.

● **Lancement du pétrolier "Esso-le-Caroubier".** Le 29 mars, devait être lancé au chantier de Deest (Van der Wert) le caboteur pétrolier « Esso-le-Caroubier », pour le compte d'Esso Standard. Le lancement a revêtu un caractère symbolique puisque, à cause du mauvais temps, le navire ne put être mis à l'eau que le 31 mars. C'est Mme Flogny, femme du Président d'Esso Standard Algérie, qui était la marraine du navire. Les caractéristiques principales sont les suivantes :

● Longueur 88,45 m. ; largeur 8,50 m. ; creux 5,18 m. ; tirant d'eau en charge 4,86 m. ; port en lourd 2.500 t., vitesse 11 nœuds.

● Il est muni d'un moteur Diesel Werkspoor, huit cylindres 1.300 chevaux. Le volume des citernes a été calculé de telle façon que le navire pourra décharger

dans plusieurs ports, et laisser dans chacun d'eux, des lots variant de 300 t. à 2.400 t. par tranches de 150 t. par vidange complète d'un ou plusieurs tanks. La construction a été surveillée par le capitaine A. Lerat.

● « L'Esso-le-Caroubier » est destiné à l'approvisionnement en bitumes et cut-back des dépôts métropolitains et africains. Il diffère des pétroliers ordinaires par la structure spéciale de ses citernes qui, tout en faisant partie intégrante de la coque, permettent d'éviter tout contact entre les compartiments contenant la cargaison, le bordé extérieur et le fond, ceci pour assurer le maintien de la cargaison à l'état liquide pendant la durée du transport, avec une dépense de calories aussi réduite que possible, et un bon asséchement des compartiments.

Dès que ses essais seront terminés, « l'Esso-le-Caroubier » rejoindra Rouen, son port d'attache.

Son premier voyage effectif est prévu pour le début d'Août. Au préalable, « l'Esso-le-Caroubier » sera conduit à Port-Jérôme, où il effectuera son premier chargement complet de bitume à destination d'un port français de l'Atlantique, non encore désigné.

Le lancement de l'« Esso le Caroubier ».

MAROC

● **Un réseau de pipe-lines va couvrir le Maroc. —** On vient d'entreprendre au Maroc toute une série de travaux préparatoires pour la mise en place d'un réseau de pipe-lines destinés à ravitailler en essence les bases aériennes franco-américaines.

Un pipe-line principal de 0 m. 50 de diamètre et d'une longueur de 40 km. reliera le port de Casablanca à l'aérodrome de Nouacour. Celui-ci sera le point de redistribution vers les autres pistes qui seront reliées entre elles par des pipe-lines de 0 m. 20 de diamètre.

Ce sont des sociétés spécialisées, françaises et marocaines, qui effectueront ces travaux dont le montant, estimé à dix milliards de francs, environ, sera financé par les Etats-Unis.

CANADA

● **Mise en construction du Trans-Mountain pipe-line. —** Nous avons déjà entretenu nos lecteurs du projet de construction d'un pipe-line reliant les gisements de l'Alberta à Vancouver en Colombie Britannique. Les premiers travaux viennent de commencer pour la pose de cette ligne longue d'environ 1.125 km. Pour donner une idée de l'entreprise grandiose que constitue la construction de ce pipe-line, dont le coût sera de 28 milliards de francs, précisons que le remplissage du tube entre Edmonton et Vancouver exigera 13 jours de la production actuelle de tous les puits de l'Alberta, ou encore que le tonnage de brut nécessaire au remplissage du tube, suffirait à assurer la marche de toutes les raffineries de la Colombie Britannique, en leur état actuel, pendant près de deux mois et demi.

Ce que nous achetons à l'Étranger

La France est loin d'avoir toutes les matières premières nécessaires à son industrie.

Nous achetons à l'étranger :

- **98 % du pétrole brut que nous consommons ;**
- **98 % du cuivre ;**
- **90 % du coton et de la laine ;**
- **70 % du zinc ;**
- **65 % des pyrites ;**
- **60 % du caoutchouc ;**
- **50 % de la pâte à papier.**

NOUVELLES DU SIÈGE

M. Scheer félicite chaleureusement M. Lebigre.

Au cours de la remise à M. Fonvielle de l'insigne de trente ans. Nous reconnaissons MM. Caron, Truchot et Kammenthaler, eux aussi des anciens puisqu'ils totalisent à eux quatre une centaine d'années d'ancienneté !

M. Jégo, nommé Chevalier de la Légion d'honneur à titre militaire, entouré de MM. Van der Burgh, Bricout, Bailliat, Barbareau et Bihel.

DIRECTION RELATIONS SOCIALES

● **M. Pierre Lebigre reçoit la Légion d'honneur.** — M. Pierre Lebigre, assistant de M. Ballet, vient d'être nommé Chevalier de la Légion d'honneur, au titre du Ministère de l'Air.

M. S. Scheer et M. M. Kettel avaient tenu à honorer de leur présence la réunion organisée à la Direction Relations Sociales pour fêter cette distinction, qui vient récompenser les états de services militaires de M. Lebigre, combattant volontaire et pilote de chasse durant la guerre 1914-18.

M. A. Nardon lui remit ensuite le souvenir qui lui était offert par ses collègues et amis.

DIRECTION JURIDIQUE

● **M. Jean Jégo a reçu la Légion d'honneur.** — *Jeudi* 27 *mars* 1952 — 18 h. 30 — bureau de M. Van der Burgh : le personnel du Département Assurances et Accidents est réuni autour de son chef, M. Barbareau.

M. Van der Burgh prend la parole pour féliciter notre ami Jean Jégo, nommé à titre militaire dans l'ordre de la Légion d'honneur, et dont la carrière civile est résumée par trente années de service « Esso Standard ».

Après avoir rappelé les campagnes du récipiendaire, son parrain, M. Bricout, le décore solennellement en lui donnant l'accolade.

M. Van der Burgh, en son nom et en celui de M. Barbareau, remet au nouveau Chevalier une croix miniature, en souvenir de cette journée. M. Jégo, heureux et ému, remercie alors son parrain et ses chefs, ainsi que MM. Bailliat et Thémoin qui, par leur présence, manifestaient en cette circonstance l'estime qu'ils portent à leur ancien collaborateur.

DIRECTION APPROVISIONNEMENTS ET TRANSPORTS

● **Quand « les anciens » du département transports, fer et route fêtent en un déjeuner au « Moulin de Berri » leurs années de service.** — L'attribution, fin décembre, de la gratification de 20.000 fr. aux « vingt ans de service » fut le prétexte d'une petite fête au Département Transports Fer et Route : 9 « anciens » avaient, en effet, touché cette gratification, dont deux dames pour leur quinze années de présence : Mmes L. Pastel et M. Vernois, et par ordre d'ancienneté : MM. G. Brédar, B. Brousse, E. Pichon, F. Sandter, J. Barbedette, R. Marmoy, L. Marty.

La remise de l'insigne des 30 ans (et du chèque ! !) à M. G. Brédar, l'actuel « plus ancien » du Département,

Le personnel du Département Assurances et A

fut une raison de plus pour organiser cette réunion. C'est pourquoi le lundi 10 mars, le personnel du Département se trouvait réuni au « Moulin de Berri » pour fêter ces heureux événements.

Après le déjeuner, placé sous la double présidence de MM. E. Pichon et G. Brédar, M. B. Brousse, chef du Département, qui n'avait pu assister au repas, renouvela à M. G. Brédar les compliments qu'il lui avait adressés quelques jours plus tôt, lors de la remise de l'insigne aux deux brillants.

SERVICES GÉNÉRAUX

● **Départ en retraite.**

Fin mars, M. Paul André, le concierge du siège, nous quittait pour Herblay, où il va prendre sa retraite. Agé de 65 ans, il était depuis vingt-quatre ans à la Société où chacun le connaissait bien : « Je vais enfin pouvoir m'occuper du jardin et de mes caniches », nous confie-t-il.

M. Paul André, de par ses fonctions, avait un rôle difficile à remplir, car s'il savait montrer de la bienveillance, il lui fallait aussi faire preuve parfois d'une certaine autorité ! !

« Je ne parle pas de ceux qui arrivaient en retard ; j'ai parfois entr'ouvert la porte, et cela vous le savez, nous lance-t-il malicieusement, mais il y avait les voitures !... Imaginez-vous que certains citoyens, qui ne faisaient même pas partie de la maison, essayaient parfois, faute de place sur les Champs-Elysées, de parquer leur voiture dans la cour intérieure : j'y ai mis le holà ! »

Il avait, en effet, l'art de faire respecter les consignes sans faiblesse et sans dureté. Et c'est une figure bien connue qui s'en va de la Société, emportant avec elle de multiples souvenirs et la sympathie unanime.

DÉPARTEMENT AUTOMOBILE

● **Au département automobile, M. Jean Schreiner a reçu l'insigne de trente ans de service.**

Le 12 mars dernier, la gratification de 80.000 francs pour trente années de service fut remise à M. Jean Schreiner, contremaître peintre à l'Atelier Central d'Aubervilliers.

M. Schreiner, entré à l'Economique en 1922, débuta à l'atelier de réparation auto de Saint-Ouen. Il fut ensuite affecté à l'atelier de peinture d'Aubervilliers, puis à celui de Gennevilliers pendant l'occupation. Il appartient à présent à l'Atelier Central d'Aubervilliers. C'est là qu'il devait recevoir son insigne, entouré de M. Gianoli, de M. Terrat et de ses collègues et amis.

Mme André, M. Paul André et M. Kettel.

M. Haentjens et M. Costantini entourent Mme et M. André, photographiés devant la pendule qui leur a été offerte par leurs nombreux collègues.

cidents a fêté joyeusement le nouveau légionnaire.

Après le déjeuner qui réunissait « les anciens » du Dpt Transport, Fer et Route, au Moulin de Berri, M. Brousse renouvela ses compliments à M. Brédar.

NOUVELLES DU SIÈGE

Mme Darsonval entourée de MM. Vergez, Durivault et Debay.

Mme Darsonval, lors de la petite réunion organisée en son honneur.

M. Bernard de Saint-Léger reçoit de M. Schlageter le chèque qui lui a été attribué en récompense de l'invention dont il est l'auteur.

DIRECTION COMMERCIALE

● **Mme Darsonval a pris sa retraite, après vingt-quatre ans de service à la Société.** Mme Darsonval appartint successivement au Service Caisse Bedford, puis au Département Bitumes et Emulsions, avant d'occuper son dernier poste, auprès de M. Lalba au Département Ventes Directes Lubrifiants.

Au cours d'une réunion d'adieu, ses nombreux amis lui ont remis des jolies fleurs et, pour qu'elle puisse profiter des heures de repos, « des heures du soir », un fauteuil profond et confortable.

Nous espérons de tout cœur que Mme Darsonval profitera longtemps de la vie nouvelle qui s'ouvre devant elle, et qu'elle reviendra souvent revoir ses amis et les lieux qui représentent pour elle tant de souvenirs...

D'ailleurs, sa fille Colette assure la continuité « Esso Standard » puisqu'elle est employée, elle aussi, à la Société depuis deux ans déjà, au Service Diffusion du Département Information.

DIRECTION RAFFINAGE, RECHERCHES ET DÉVELOPPEMENT

● **Où les « inventeurs « d'Esso Standard sont récompensés.** Au cours de sa réunion tenue en février dernier, la Commission d'examen des brevets de la Société, qui est présidée par M. Mélik-Noubaroff, a recommandé la remise de primes pour brevets déposés à : MM. J. Demarcq, R. Dupas, J.-B. Larbre, B. Leboucher, R. Leygonie, J.-B. Signouret, P. Taupin, L. Valla, ingénieurs à la Raffinerie de Port-Jérôme ; M. B. de Saint-Léger, de la Direction Raffinage, Recherches et Développements, et MM. R. Flavigny et G. Chauveau, de la Direction Commerciale.

La Direction générale ayant approuvé les recommandations de cette Commission, M. Gotard, directeur de la Raffinerie, a remis aux ingénieurs de cet établissement, le 20 mars 1952, le chèque du montant de la prime qui leur a été accordée. M. Schlageter, directeur-adjoint de la Direction Raffinage, Recherches et Développements, a remis à M. de Saint-Léger le chèque qui lui a été attribué ; pour la direction Commerciale, c'est M. Vergez qui a donné leurs récompenses à MM. Flavigny et Chauveau.

Depuis sa constitution, en janvier 1950, la Commission des Brevets a distribué 882.000 francs de primes, réparties entre 27 inventeurs.

De gauche à droite : MM. Vial, Leboucher, Larbre, Valla, Dupas, Signouret, Demarcq, Leygonie, Gotard, Mélik-Noubaroff.

A TRAVERS LA PRESSE D'ENTREPRISE

LE PAPIER DE BAMBOU

Le papier de bambou. — Ce n'est pas au génie européen que le papier, véhicule de la pensée et protecteur des marchandises, doit le jour. Bien avant les Arabes et les Européens, les Chinois ont su utiliser les chiffons et les végétaux comme matière première du papier.

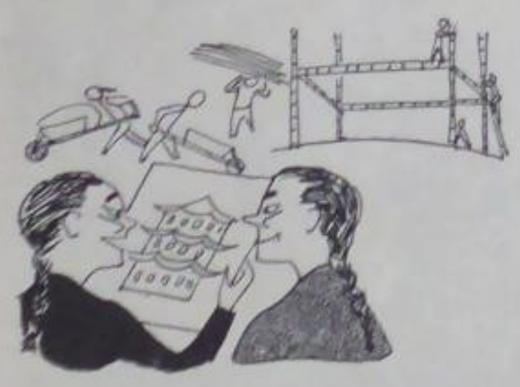
A une époque remontant à la nuit des temps, les Chinois écrivaient sur des tablettes très minces, de bambou, qu'ils faisaient soigneusement sécher au feu. Mais les feuilles de bambou chinoises ne sont pas plus du papier que ne sont du papier les feuilles de papyrus égyptiennes. En effet, pour qu'il y ait du papier, il faut que la matière première ait été broyée et délayée dans l'eau, et que les fibres

de cellulose soient feutrées, de façon à former une feuille qui est égouttée sur tamis, puis séchée. Voilà ce que les Chinois ont réussi à faire d'abord avec le liber des écorces d'arbres ou des fils de chanvre qu'ils réduisaient en bouillie par ébullition et battage. Mais la matière première employée dans la Chine du Sud fut essentiellement le *bambou*, cette « paille gigantesque » qui croît spontanément dans les pays chauds et humides.

Quelle fut leur technique ? Quel est l'ensemble des procédés qu'ils ont mis en œuvre ? Nous sommes renseignés sur la question par des vieilles peintures chinoises conservées au Cabinet des Estampes de la Bibliothèque Nationale à Paris.

M. Marcel Soum, de la Société Cenpa, a entrepris de mettre en lumière le processus inventé par les Chinois pour tirer du papier à partir du bambou. A cet effet, il a rédigé la légende qui facilite l'intelligence de chaque dessin. *La sobriété sans la sécheresse* : tel est le grand mérite de la contribution aussi érudite que vivante que M. Soum apporte à la découverte d'une technique jusqu'ici fort mal connue.

Le bambou, originaire des tropiques, appartient à la famille des graminées. Il en existe une douzaine d'espèces qui ont de multiples usages. Les indigènes trouvent dans la moelle des jeunes pousses de ce roseau une nourriture saine et agréable. Le suc qui s'écoule des nœuds à une certaine époque de l'année, donne, après fermentation, une boisson prisée des Chinois. Les graines elles-mêmes sont comestibles.



Les grosses tiges sont employées en Orient pour la charpente des maisons, pour la construction de meubles et comme tuyaux d'irrigation. Avec les rameaux et les racines, on fait des cannes à pêche et des emballages divers. Mais le bambou est également utilisé en Chine — et ceci depuis des milliers d'années avant l'ère chrétienne — en vue de la fabrication d'un papier de haute qualité connu sous les noms de papier de chine, papier soie ou tchoutchi.

La culture du bambou est simple, car cet arbuste arborescent se multiplie naturellement par division de souches. Certains soins doivent toutefois être apportés aux plantations. Si les Chinois n'avaient pas, en effet, à craindre le bostryche, ce petit coléoptère qui a fait et qui fait encore tant de ravages dans notre forêt de Gascogne, ils avaient cependant à lutter avec efficience contre des insectes aussi nombreux que variés.

Certains bambous ont des hauteurs qui atteignent 20 à 25 mètres. Pour avoir du beau papier, il est indispensable de faire une sélection. Aussi, dans la période qui précède la coupe les Chinois choisissent-ils avec soin les bois les plus larges, et ceux qui, ayant une année ou deux d'âge, ont à peu près la grosseur du gras de la jambe d'un homme.

(Extrait de *Ici Cenpa.*)

CE QU'IL FAUT SAVOIR SUR LA PÉNICILLINE

Un jour, un de ces nombreux champignons, qui sont constamment en suspension dans l'air, vint s'échouer sur une boîte où le Docteur Fleming cultivait des microbes appelés staphylocoques. Une moisissure se développa et tout autour d'elle les staphylo-

coques disparurent. Cette culture tachetée d'auréoles circulaires autour du champignon parasite intrigua le savant. Il l'isola, entreprit sa culture et un spécialiste l'identifia comme une des 300 variétés de pénicillium, moisissure connue surtout pour son

action dans la fermentation des camemberts et des roqueforts. Le Docteur Fleming mit en contact des bouillons sur lesquels il avait fait pousser du penicillium notatum avec différentes cultures de microbes ; un grand nombre d'entre eux fut détruit ; la pénicilline était découverte. Mais ce n'est que quinze ans plus tard que ce nom allait parvenir à nos oreilles. Son efficacité dans le traitement des blessures, les mystères qui entouraient sa naissance et sa fabrication en faisaient une arme magique au service des alliés, au même titre que le radar ou la bombe atomique.

La mise au point. Mais à côté de ce merveilleux, il y a le long et minutieux travail de milliers de chercheurs qui ont contribué à étudier l'action de la pénicilline, à mettre au point sa préparation, safabrication industrielle.

Lorsque les chimistes eurent réussi à fournir une pénicilline suffisamment purifiée, on essaya son action sur les animaux : cobayes et souris contaminés par certaines espèces microbiennes. Tandis que les animaux ne recevant pas de pénicilline mouraient, les autres guérissaient, à condition que le microbe soit pénicillino-sensible.

L'action curative de la pénicilline sur l'animal était démontrée, de même que son absence de toxicité.

La pénicilline allait être remise aux médecins pour étudier son mode d'administration et sa dose utile.

A partir de 1929, époque à laquelle le Docteur Fleming réussit à isoler le « penicillum notatum », les travaux se poursuivirent. Il fallut d'abord cultiver en grande quantité le champignon, ensuite traiter les cultures.

Puis vint l'expérimentation. On étudia sur les cultures microbiennes. Les microbes furent séparés en deux groupes, les « pénicillino-résistants » non détruits par la pénicilline et les « pénicillino-sensibles ».

Parallèlement devrait être résolu le problème de la fabrication en grande quantité.

Ses propriétés. — Son activité est très grande, sa toxicité extrêmement faible, telles sont les propriétés qui en font un excellent médicament. Sa grande solubilité permet de la conserver en solution.

Que guérit-elle ? — La pénicilline est très active, plus active que les sulfamides. Elle agit contre les agents microbiens des infections locales aiguës : plaies, abcès, phlegmons et gangrène. Elle se montre très efficace dans les affections pulmonaires aiguës : pneumonies graves, broncho-pneumonie et, dans cette maladie redoutable des adolescents : l'ostéomyélite.

Son action est merveilleuse dans la plupart des infections du sang et des méningites, autrefois toujours mortelles. Enfin, elle guérit les affections à gonocoques.

Son avenir. — Ce médicament merveilleux n'est pas parfait, mais la science ne connaît pas de limites, les chercheurs ne sont jamais satisfaits et les travaux se poursuivent. On a isolé récemment en Amérique sept variétés de pénicilline, dont certaines paraissent plus actives que le produit actuel ; en Hollande, on a obtenu une autre substance active : l'expansine. Les Anglais ont préparé à partir du « pénicillium palatum » la palutine. Ces produits nouveaux devront, à leur tour, être soumis aux nombreuses expériences de contrôle.

(Extrait de *Mineurs de France.*)

COMMENT DEVELOPPER LA PUISSANCE CREATRICE

Il y a une quarantaine d'années, un jeune homme végétait comme employé d'administration. Il était un petit chêne dans un pot de fleurs. Sa chance passa et il se vit confier un premier travail publicitaire. Il s'est, depuis, élevé au sommet. Aujourd'hui, il est à la tête de l'une des plus grandes agences de publicité du monde, dont le personnel dépasse mille employés.

Voici quelques suggestions, qu'il a dédiées à ceux qui ont la volonté de suivre son exemple :

Les idées viennent rarement dans votre cerveau comme un éclair. Vous devez mettre votre cerveau au travail et continuer à le faire travailler jusqu'à ce qu'il devienne une usine à idées. Un homme peut-il se contraindre à penser ? Oui, il le peut.

Acquérez l'habitude de prendre des notes. Collectionnez les idées avec autant de diligence qu'un collectionneur de timbres. Vous pouvez trouver une idée partout et à n'importe quel moment. Ne dépendez pas de votre mémoire. Notez et pensez-y plus tard.

Quand vous abordez un problème, obligez-vous à noter au moins cinq idées à son sujet. Ce sera le début d'une chaîne de pensées qui vous apporteront probablement la solution.

La pensée créatrice demande généralement un effort. Presque toujours, quand un homme prend de l'âge, son jugement s'améliore, mais son action créatrice s'affaiblit.

La timidité empêche plus d'un homme de devenir créateur. Le secret du succès d'Edison était qu'il ne s'effrayait pas d'un échec. Un homme doit avoir confiance en lui. Il doit croire en la valeur de sa propre imagination.

Un bon moyen de commencer à faire travailler votre cerveau est de vous poser une question difficile. C'est comme cela que le nylon a été inventé. Un savant de la Société Dupont s'est posé cette question : « Je me demande ce qui arriverait si les molécules étaient arrangées de façon qu'elles soient en ligne au lieu d'être unies en grappes ?

Laissez votre imagination travailler en liberté. Vous obtiendrez quelques idées folles, mais vous pouvez les exclure en vous demandant à chaque idée : « à quel usage ceci peut-il servir ? »

Parfois, quand un problème vous déroute, le moyen de le résoudre est de vous demander : « Que dois-je connaître d'autre pour résoudre cette question ? » Vous pouvez avoir besoin d'une documentation plus grande.

Il existe une centaine de questions que vous pouvez vous poser quand vous étudiez un produit ou un emballage. Par exemple : « Comment puis-je améliorer son apparence ? » « Comment puis-je augmenter sa valeur ? » Comment puis-je y introduire un peu de nouveauté ? » Et ainsi de suite.

Le cerveau est une machine à penser. Comme toute autre machine, il a besoin d'être conduit. Vous devez y mettre la courroie de la volonté. Vous devez lui fournir des matières premières. Vous devez le mettre en action. La totalité de sa production vous appartiendra.

Le dépôt de Saint-Ouen reçoit

L'an dernier, la Commission Economique et celle des Œuvres Sociales du Comité Central d'Entreprise avaient, en plein accord avec la Direction, rendu visite à l'usine de Gennevilliers nouvellement remise en service. Cette année, c'est le dépôt de Saint-Ouen qui a reçu les membres de ces deux Commissions, conduites par M. Pichon, secrétaire du Comité Central d'Entreprise.

Le temps s'étant montré clément au cours de cette journée de mars, pendant plus de deux heures les membres des Commissions ont suivi avec intérêt les explications que M. Meliet, directeur du dépôt, s'est plu à leur fournir avec autant de compétence que de cordialité.

Après un échange de vues avec les membres du Comité local d'établissement dans la salle de Training, un déjeuner aussi simple qu'amical, mais digne de la réputation que s'est acquise Mme Hurau (Angèle pour les habitués), le cordon bleu de la maison, fut servi. Avant de regagner le Siège, les membres des Commissions ont tenu à exprimer l'excellente impression qu'ils emportaient de la bonne ordonnance du dépôt.

1

2

3

4

IONS - NOUVELLES DES DIVISIONS - NOUVELLES DES DIVISIONS - NOUVELLES DES DIVI

1

2

3

Un exemple de sang-froid

Par suite de la rupture d'un axe d'attelage, cette remorque s'est trouvée séparée de son tracteur ; l'avant s'est abattu sur le sol. Une déchirure s'est produite sous la citerne et l'essence ruisselle sur la piste du dépôt. Rapidement canalisée vers un puisard creusé avec autant de hâte que de précautions par un personnel plein de sang-froid, elle est recueillie dans des fûts. Simultanément, le contenu des cuves de la remorque est pompé dans un autre camion. Par mesure de précaution, tous les moyens d'extinction ont été placés à proximité du véhicule accidenté et les pompiers alertés ont mis leur lance en batterie, prêts à intervenir.

L'essence récupérée, les pompiers aident le personnel du dépôt à laver l'aire de chargement. Le ciel complice se chargera d'ailleurs de ce travail tout le reste de la journée.

Une fois de plus, la connaissance et le respect d'instructions exécutées par chacun avec autant de calme que de compétence ont permis de réduire à un simple incident de travail un fait qui aurait pu avoir des conséquences particulièrement graves.

(de notre correspondant : L. Legros)

5

1. *Dans la salle des pompes de Saint-Ouen, M. Meliet est entouré des membres de la Commission Economique et Sociale.*

2-3. *Ce dispositif de vannes permet, en liaison à vue avec l'appontement, de répartir dans les bacs du dépôt les différents produits reçus par chalands.*

4. *Les membres des Commissions et du Comité d'Etablissement de Saint-Ouen échangent leurs impressions.*

5. *Avant de quitter le dépôt, souriez au photographe ! ! ! Merci, Messieurs !*

M. Baudoux a reçu son insigne

Profitant d'une réunion des chefs de secteurs de la région de Nantes et de la présence de M. Keck, adjoint général de la division, et de M. Kirsch, nouveau chef de région, M. Blaise, qui quitte la région de Nantes pour d'autres fonctions au Siège de la division, a remis l'insigne de trente ans de service à M. Baudoux, secrétaire de la région, qui, pendant de nombreuses années, a été son plus proche et son plus fidèle collaborateur.

Nous sommes heureux de joindre nos bien vifs compliments à ceux que MM. Keck et Blaise n'ont pas manqué d'exprimer à M. Baudoux.

Les trente ans de service de M. Baudoux ne lui pèsent pas, et il garde son sourire !

On reconnaît de gauche à droite : MM. Cabanas, Blaise, Lutinier, du Plessis, Keck, Chauve, Bretecher, Baudoux, Kirsch, Marchand, Laniesse, Capdevielle, Verger, Thomas.

SIONS - NOUVELLES DES DIVISIONS - NOUVELLES DES DIVISIONS - NOUVELLES DES DIV

4

1. *La remorque vient de s'écraser sur le sol.*

2-3. *L'essence ruisselle sur la piste, malgré les efforts tentés pour obturer la déchirure.*

4-5. *Les pompiers, en cotte d'amiante, bottés et casqués, sont prêts à intervenir avec de puissants appareils à mousse.*

6-7. *L'essence est canalisée et recueillie dans un puisard.*

8. *La piste est soigneusement lavée avant la reprise du chargement des véhicules.*

(Photos L. Legros)

5

6-7

8

La réunion « vente » des 13 et 14 mars

Les 13 et 14 mars, la D.N.E. rassemblait, dans ses bureaux de Neuilly, tout le personnel vendeur, à l'occasion de la campagne « Esso Extra Motor Oil » et de l'approche de la saison touristique.

Présidée par M. Vergez, heureux de se retrouver au milieu de son ancienne équipe, elle fut menée par : M. Y. Boillot, chef du département Ventes Directes Lubrifiants ; M. V. Dorny, département Esso Service ; M. P.-A. Jobin, pour les questions de Publicité et M. R. Debay qui rappela que, dans la vente, comme dans toute activité, il n'est pas de succès sans méthode.

Réunion à Neuilly, en Mars 1952, *du personnel vendeur de la D. N. E.*

Cette réunion de travail s'est déroulée dans cette atmosphère familiale qui se crée dès que plusieurs collaborateurs de « la maison » sont réunis.

Un dîner servi par petites tables, dans la salle du restaurant, clôtura ces deux journées. Au dessert, MM. H. Vergez et H. Péniguel exprimèrent leur satisfaction pour les résultats acquis et leur confiance dans les succès à venir.

A Lille, M. Wicart a présidé une réunion de travail « Esso Extra »

Une réunion de travail du personnel Vendeur de la Région de Lille a eu lieu le 6 mars à Lille, sous la présidence de M. G. Wicart, assisté de MM. H. Péniguel et G. Sheffield.

Pour le personnel administratif

Le 11 février, en présence de MM. R. Debay, M. Fontaine et P. Hopital, une séance de rappel de la réunion des 28 et 29 juin (Formation et le Perfectionnement Technique des Chefs de Section et Agents de Maîtrise des bureaux du Siège de la division) a été organisée par M. J. Furnon, adjoint administratif, et M. J. Gillot, chef comptable.

MM. H. Laffaille et R. Debay, au cours de cette réunion, ont rappelé l'importance que la direction attache au perfectionnement du personnel, quel que soit son poste.

Cercle d'Etude des Cadres et Agents de Maîtrise

Les 19/20 février, le même personnel, auquel s'était joint certains cadres et agents de maîtrise de l'ensemble des bureaux de la division, ont assisté à une réunion où M. Chaumet, du département Formation Professionnelle, traita le sujet : « Le problème du Personnel » qui figurait au programme du « Cercle d'Etude des Cadres et Agents de maîtrise ».

(*De notre correspondant G. Gobert.*)

L'Esso Sports Marseille et la « Coupe des Variétés »

Le samedi 23 février, la section Artistique de l'Esso Sports Marseille était convoquée à la Salle de la Mutualité, afin de procéder à l'enregistrement de l'émission de la « COUPE DE FRANCE DES VARIÉTÉS ».

Notre équipe, qui en est à ses débuts, avait été retenue lors de l'audition du 12 novembre 1951 et se composait alors de 9 membres (certains talents restant encore dans l'ombre).

Malheureusement, la convocation tardive de la Radiodiffusion ne nous permit pas de présenter tous les éléments qui avaient été retenus, et ce n'est qu'une troupe réduite qui se produisit devant le public.

Dès 14 heures, la salle était envahie et nous sentions que la lutte allait être rude, car, en effet, nous allions affronter un groupe des plus importants de la région, celui des P.T.T.

Malgré ce gros handicap, notre petite troupe, qui ne comprenait que 6 membres, fit de son mieux pour décrocher une récompense, chaque artiste dans son genre s'efforçant de donner le meilleur de lui-même. Un diplôme d'encouragement vint couronner ces efforts, et Charles Cataldo, du secteur de Marseille, qui interpréta avec beaucoup de sentiment la délicieuse chanson « Derrière les volets » obtint un diplôme d'honneur à titre personnel. Que ce soit MM. Bargin dans « l'Accent », de Miguel Zamacoïs, Montsarrat dans « Départ Express », Devedu dans « Ramuntcho », Jacquemin dans « La jeune Veuve » de La Fontaine, ou Honnoré dans « La Canebière », tous surent extérioriser leur talent et obtinrent un beau succès de la part d'un public enthousiaste, parmi lequel nombreux furent les collaborateurs et amis qui encouragèrent vivement les représentants Esso.

Il est regrettable que l'élément féminin n'ait pas été représenté à cette compétition... mais ne désespérons pas... et tâchons de faire encore mieux la prochaine fois.

Ce fut, en définitive, une belle matinée artistique.

(*De notre correspondant J. Devedu.*)

M. Wicart avait pour quelques heures abandonné Paris pour participer, avec « ceux des tranchées », à une discussion sur les résultats de l'année 1951, et pour rechercher les moyens à prendre pour aller de l'avant, suivant la devise : « Vendre plus et Vendre mieux ».

Le sujet d'actualité fut, comme bien on le pense, le lancement des « Esso Extra Motor Oil ». Les premières ventes obtenues furent passées en revue. Elles sont encourageantes mais... silence et attendons ! Nous en reparlerons.

A la fin du déjeuner, M. Wicart procéda à l'annonce de certaines nominations : M. Monnier, chef de région, appelé à la Division Nord-Est pour s'occuper des Produits Noirs, est remplacé dans ses fonctions de chef de Région par M. Cretal, son assistant ; M. Goudenove, spécialiste pour l'industrie, est nommé assistant et aidera M. Crétal dans sa nouvelle tâche.

Le personnel de la Région de Lille, dont M. Wicart est originaire, n'avait pas oublié l'anniversaire du directeur commercial et, à cette occasion, lui a offert une toile d'un des maîtres du Nord. Le sujet est une scène typiquement lilloise : « La porte de Paris, un jour de braderie. »

Des enchères à l'américaine, judicieusement dirigées par M. Delcambre, chef de Secteur de Boulogne, permirent à la Région de Lille de remettre au Fonds de Solidarité la somme de 6.810 francs. L'enjeu de ces enchères était un « fusain » de l'auteur du tableau offert à M. Wicart.

Tous les assistants se souviendront longtemps de cette réunion dynamique entre toutes, à l'issue de laquelle chacun prit, pour son propre compte, l'engagement que le lancement des « Esso Extra Motor Oil » serait, dans son secteur de vente, une parfaite réussite.

Récompense pour... bons services !

Nous transmettons, sans commentaires, la lettre suivante :

« J'ai souvent pensé à vous féliciter « de l'excellente tenue de vos stations-« service. Je vous signale tout particu-« lièrement la station Paris-Metz à « Meaux. Malencontreusement en panne « le lundi de Pâques, j'ai trouvé là plu-« sieurs membres d'une même famille, « tous plus serviables les uns que les « autres. Mettant leur téléphone à ma « disposition, rangeant ma voiture, « s'occupant de mon hôtel et poussant la « gentillesse jusqu'à m'y conduire avec « leur propre camionnette.

« Je vous félicite de votre organisation « et du choix de vos gérants.

« J'ai donné à mes soixante chauffeurs « des instructions pour qu'en cas de « besoin, ils s'adressent toujours de pré-« férence à vos stations.

« Veuillez agréer, Monsieur le direc-« teur, l'assurance de ma considération « distinguée. »

Signé : V. Finand.

Réunion d'information pour le personnel vendeur

Les 13, 14 et 15 février dernier, une réunion a groupé à Marseille les chefs de région, chefs de secteur, spécialistes pour l'industrie et vendeurs, en présence de MM. H. Vergez, R. Debay, Y. Boillot et V. Dorny.

Les sujets traités les 13 et 14 février embrassaient les problèmes de vente, d'exploitation, de productivité, de crédit, etc.

La journée du 15 février fut spécialement réservée aux questions lubrifiants et Esso Service.

M. Y. Boillot traita du problème général des lubrifiants, soulignant les efforts à poursuivre pour atteindre tous nos objectifs et assurer le succès du lancement des Esso Extra Motor Oil. Pour sa part, M. V. Dorny rappela les directives à appliquer pour le développement intensif de notre chaîne Esso Service ; il illustra son exposé par la projection de quelques vues des réalisations déjà faites.

Puis, MM. Vergez et Laffaille tirèrent les conclusions de ces trois journées de travail.

Le soir, un dîner clôtura cette importante réunion ; dans l'ambiance communicative, « Esso Extra » fut le prétexte d'un « défi » entre « Anciens » et « Jeunes ». Le signal fut donné par M. Laffaille qui se plût à rappeler certains « lancements » mémorables : Esso, S.M.O., Essolube, lancement dont le souvenir est resté à ceux qui eurent l'honneur de figurer au palmarès inter-Région d'hier.

Pour aujourd'hui, apprenez que le défi a été « hautement » relevé par *Jean Darsans*, chef du secteur de Carcassonne, qui nous a donné l'impression vigoureuse qu'il ne saurait se contenter que d'un essai... transformé. (Il est vrai que Jean Darsans est un ancien trois quarts de rugby.)

« Entre nous, avec *l'ovale* Esso, cela devrait être relativement facile !... »

Au nom des jeunes, *Robert Fructus*, vendeur à Roanne, releva le défi par un rappel de la querelle des anciens et des modernes, mais en nous assurant aussitôt que les jeunes ne transformeraient pas la bagarre en « mêlée confuse » ; au contraire, il leur serait agréable de profiter de l'expérience de leurs aînés pour élever plus haut encore la renommée « Esso ».

Evoquer aussi « sportivement » le passé de la région de Marseille, parler aussi de ses espoirs de demain, c'était, faut-il le dire... inviter M. Vergez à évoquer les souvenirs toujours vivants de son séjour dans cette région, ce qu'il fit avec une certaine émotion, en faisant notamment remarquer aux jeunes que, parmi les Cadres qu'il avait eu le plaisir de revoir aujourd'hui, beaucoup avaient débuté dans les échelons subalternes. Paroles pleines d'espoir pour les jeunes, et bien faites pour les encourager à persévérer dans l'effort !

Et, sur l'invitation de M. Laffaille, un ban d'honneur vigoureux à l'adresse de M. G. Wicart, que représentait M. Vergez, mit fin à cette réunion.

(*De notre correspondant à la D.S.E.*)

G. Gobert.

PORT-JÉROME

● Cycle de conférences sur le programme de modernisation de la raffinerie. — Sous la présidence de M. R.-B. Young, directeur industriel, un cycle de conférences sur le programme de modernisation carburants et combustibles liquides a eu lieu le 20 février à Port-Jérôme.

Toute les grandes directions de la Société était représentée à cette réunion qui débuta le matin, après une allocution de M. Scheer et la présentation des invités par M. R.-B. Young, par un exposé de M. Mélik-Noubaroff, chef de la Direction Technique de la Raffinerie, qui expliqua très clairement, au moyen de quelques projections, les buts et les problèmes de l'organisation technique.

M. M. Aubert, chef du service Contrôle Technique et Etudes, dans la Conférence N° 1, expliqua le but du programme de modernisation Carburants et Combustibles liquides.

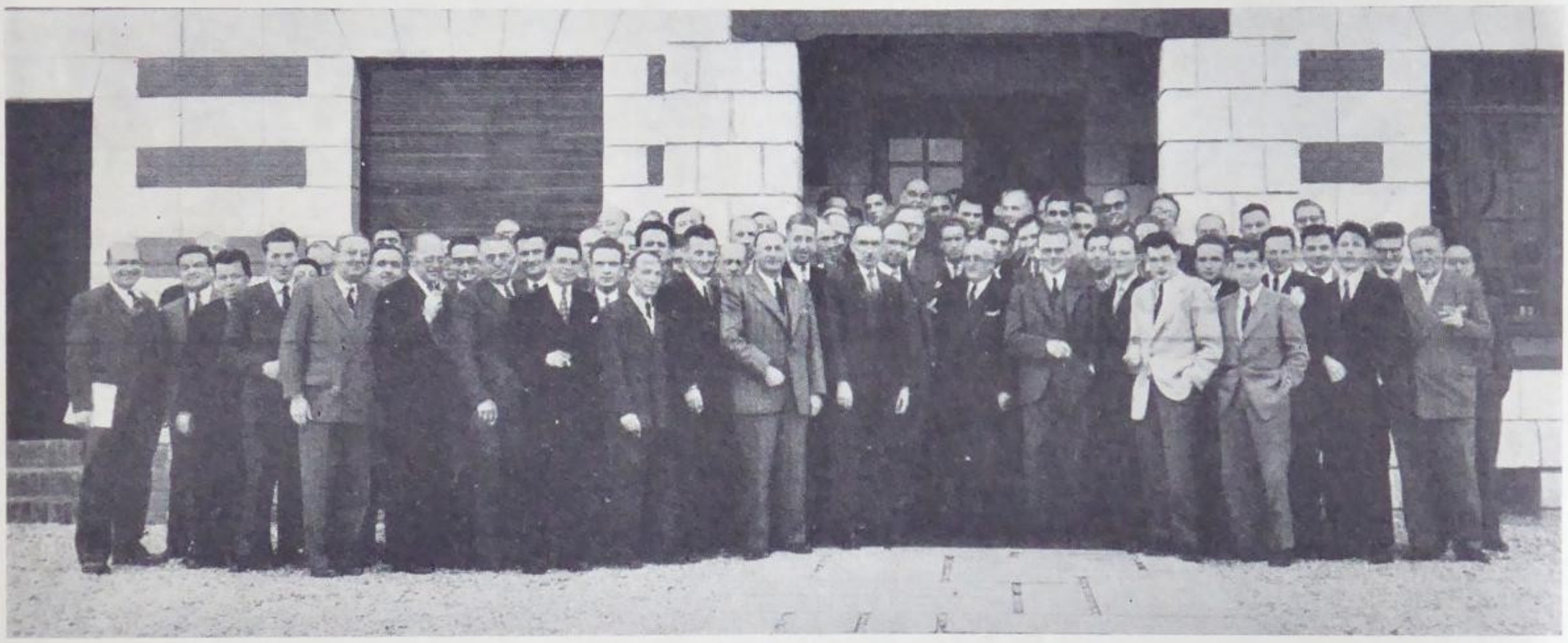
Dans la conférence N° 2, M. J.-M. Ricard, ingénieur au Département Technique présenta les caractéristiques principales des nouvelles unités en construction ou en projet.

Après le déjeuner offert à l'Hôtel de la Petite Campagne par la Direction de la Raffinerie, M. J. Venencie, ingénieur au Département Recherches et Développement, évoqua dans la conférence N° 3 les problèmes posés par les nouvelles opérations et enfin, dans la conférence N° 4, M. J.-C. Proux, ingénieur au Département Technique, parla des nombreuses possibilités de développement offertes par ce programme de modernisation, en particulier dans le domaine de la chimie du pétrole.

Chaque conférence fut suivie de débats animés et dirigés par MM. Demarcq, Bost, Hemmer et Jevanoff.

Cette première réunion technique, organisée par la Direction Technique de la Raffinerie, remporta le plus grand succès et suscita un grand intérêt chez tous les auditeurs même non techniciens. Nous espérons vivement qu'elle pourra se trouver suivie de nombreuses conférences identiques.

Devant le Club-House où se tenait la réunion, voici tous les invités.



Entre deux conférences techniques, les auditeurs apprécient vivement la possibilité de pouvoir fumer une cigarette en plein air.

L'exposé de M. Venencie sur les problèmes posés par les nouvelles opérations a vivement intéressé l'auditoire des techniciens invités à la raffinerie.

● Le programme de modernisation " Carburants et Combustibles Liquides" de la Raffinerie de Port-Jérôme.

I. But de programme.

Le brut traité par notre Raffinerie provient en majeure partie du Moyen-Orient et donne par simple distillation, d'une part une essence à faible nombre d'octane, d'autre part une quantité élevée de produits lourds (gas oils et fuels).

L'étude du marché français faisait apparaître un double problème :

1° Augmenter le rendement en essence par craquage de gas-oil.

2° Améliorer l'indice d'octane de l'essence par craquage des fractions lourdes d'essence.

Nous avions le choix entre les procédés de craquage thermique ou catalytique ; le calcul montrait que les procédés thermiques seuls étaient insuffisants, et que les procédés catalytiques seuls conduisaient à un excédent d'octane.

La solution intermédiaire consistait à utiliser simultanément les deux procédés.

Des considérations, tant techniques qu'économiques, ont conduit à choisir le procédé thermique pour le craquage des fractions lourdes d'essence (reforming), et le procédé catalytique pour le craquage des gas-oils légers et lourds (fluid catalyst process).

II. Caractéristiques des nouveaux appareillages.

Le programme de modernisation prévoit l'érection de plusieurs unités nouvelles, et en particulier celle d'un *cracking catalytique fluide.*

Après l'opération de cracking, il reste à séparer par distillations successives les produits nombreux qui ont pris naissance. La tour principale de fractionnement traite aussi les produits d'un nouveau four de reforming en même temps qu'elle prépare la charge même de l'unité de cracking catalytique (à partir du brut distillé dans une unité annexe).

III. Problèmes posés par les nouvelles opérations.

Le cracking catalytique, point central de nouvelles installations, est une opération complexe qu'influencent de nombreuses variables : Pression, température, nature de la charge, excès d'air et vitesse de combustion dans le régénérateur.

Le choix du catalyseur repose sur l'étude des questions d'activité, de déactivation, contamination, empoisonnement, résistance mécanique. Il dépend aussi de la charge utilisée et des produits à obtenir. C'est le catalyseur 3 A fabriqué par le procédé « Mixed sol » qui a été choisi pour Port-Jérôme, pour l'indice d'octane élevé des essences qu'il produit.

IV. Possibilités nouvelles offertes par ce programme de modernisation.

La réalisation du programme de modernisation va poser le problème de l'utilisation rationnelle de l'excédent de gaz produit par l'unité de cracking catalytique et le nouveau four de reforming.

La solution la plus simple est la combustion comme gaz de chauffe sur l'ensemble des fours de la Raffinerie. Mais il existe de nombreuses possibilités de valorisation pour ces gaz dont la teneur en éthyléniques est voisine de 50 %. Production de polymères à haut numéro d'octane, production d'additifs : paranox, paratone..., production de caoutchouc synthétique, d'alcool isopropylique, d'alcool butylique secondaire, de méthyléthylcétone, etc.

De gauche à droite : *MM. Bazin, Demare, Disler, Longuet, Jacomont, Gotard, Durand, Goupil, Vial et Dubois.*

De gauche à droite : *MM. Horréard, Laurent, Tréfouel, Galiègne, Creusy, Joutel, Perdrier, Aviègne, Bazin, Demare, Disler, Longuet, Jacomont, Gotard, Goupil, Vial, Durand, Dubois, Hauchecorne, Saucillon, Lefèvre, Ridel, Demarcq et Hélin.*

● **Remise de la Médaille d'Honneur du Travail, d'Insignes et Gratifications pour longs services.** — Le 4 avril 1952, la Direction de la Raffinerie de Port-Jérôme, en présence des chefs de Département ou de Service des intéressés et des représentants du Comité d'Etablissement a remis : la Médaille d'Honneur du Travail pour 30 ans de service à M. Raymond Longuet, agent de Maîtrise au Département Fabrication-Service Expéditions. Nous félicitons vivement M. Longuet ainsi que les bénéficiaires de l'insigne et la gratification pour 20 ans de service, dont les noms suivent :

MM. André Aviegne (Opérateur), Ernest Demare (Chaudronnier-formeur), Rémy Joutel (Chef d'Equipe chaudronnier), Gustave Ridel (Forgeron), Joseph Goupil (Aide-Chaudronnier), Joseph Helin (Chef d'Equipe soudeur), Raymond Lefebvre (Cadre Service Inspection), Bernard Bazin (Chef de Quart de Pomperie).

Nous adressons également nos félicitations à MM. Pierre Jacomont (Electricien), Marcel Hauchecorne (Cuisinier), Raymond Laurent (Chef d'Equipe Vérificateur wagons-citernes) qui ont reçu leur insigne de 10 ans de service.

MUTATIONS ET PROMOTIONS

DIRECTION COMMERCIALE

Siège

M. Lucien Ragot a été muté au Département Détergents. Entré en 1924 à l'Empire Oil, où il était chef du Service Commercial, il avait été transféré en 1935 aux Etablissements Quervel, d'abord à la Région de Paris, puis à la Région du Centre et avait été nommé chef de Bureau à Aubervilliers. Muté en 1939 à la Standard Française des Pétroles en qualité d'employé à la Direction Régionale du Mans, il avait été, pendant la guerre, affecté à la Section Appointements de la Division Nord. En 1946, il avait été transféré à la Division Nord-Ouest en qualité d'assistant à l'adjoint Huiles avec la classification d'agent de maîtrise.

Siège

M. Gabriel Scheer a été transféré au Siège, Département Produits Noirs, Bunkers et Brûleurs. Entré à Standard-Kulhmann en janvier 1943, en qualité de magasinier de chantier et secrétaire du directeur des travaux, il avait été transféré à la S.F.P. en septembre 1943 comme aide-chimiste au laboratoire de Gennevilliers. Engagé volontaire en septembre 1944, il avait effectué, après sa démobilisation, de janvier 1947 à janvier 1948, plusieurs stages dans l'activité ventes de la Division Sud-Est. Nommé vendeur au Secteur de Nice en janvier 1948, il était chef de Secteur de Marseille depuis septembre 1948.

Division Nord-Est

M. Pierre Monnier, chef de la Région de Lille, est nommé adjoint Produits Noirs, en remplacement de M. R. Perraudin, appelé à d'autres fonctions à la Division Nord-Ouest. Entré à l'Economique en 1933 comme vendeur à la Région Parisienne, il est nommé en 1935 chef de Secteur de Rennes, après un court passage à la Direction des Ventes, puis est promu chef de la Région de Lille en 1946. A l'occasion de son départ une réunion s'est tenue au Secteur de Saint-André-lez-Lille, au cours de laquelle M. Monnier remercia tout le personnel de la Région de sa bonne collaboration. M. R. Cretal, son assistant, lui remit un souvenir au nom du personnel de la Région de Lille.

Division Nord-Ouest

M. Emile Blaise a été nommé adjoint Coordination des Ventes au Siège de la Divisions Nord-Ouet à dater du 1er avril 1952. M. Blaise est entré à la Société Pétroléenne le 1er juillet 1925 en qualité d'inspecteur. Il a été promu adjoint au chef de Région Centre-Ouest à la Société l'Economique le 1er janvier 1929, puis chef des Régions de Nantes et du Mans le 1er avril 1929.

M. Alfred Andrejewski vient d'être confirmé dans son emploi de chef de piste au dépôt d'Orly. M. Andrejewski, entré à Esso Standard le 16 novembre 1948 en qualité de chargeur au dépôt du Bourget, avait été muté le 1er mai 1951 à Orly dansce même emploi.

M. François Kirsch remplace M. Blaise comme chef de Région à Nantes. Entré en 1933 comme secrétaire à la Région de Nantes, M. Kirsch fût ensuite transféré au Secteur de Rennes où, de 1934 à 1935, il occupa les fonctions de comptable et de représentant. Promu chef de Secteur à Lorient-Quimper de 1935 à 1938, puis à Cherbourg où il y resta jusqu'à la mobilisation. Mobilisé puis prisonnier jusqu'en 1942, M. Kirsch, à son retour travailla à l'O.C.R.P.I. comme inspecteur régional adjoint de la Région parisienne de 1942 à 1945. Réintégré à la Région de Rouen, il devint spécialiste Huiles Industrielles de 1945 à 1947. Rappelé au Siège de la Division Nord-Ouest comme adjoint Combustibles Liquides en 1947, il occupa ce poste jusqu'à fin février dernier.

Division Sud-Ouest

M. Chaignot

M. Jean Chaignot a été nommé assistant du chef de la Région de Clermont-Ferrand. Ingénieur des Arts et Métiers, engagé à notre Société en 1946, il avait été nommé quelques mois plus tard spécialiste pour l'industrie de la Région de Clermont-Ferrand.

M. Bernard Depoilly a été nommé chef de la zone IV de Toulouse (Castres). Il avait été successivement comptable à La Pallice puis vendeur dans les Secteurs de Limoges et d'Auch.

M. Depoilly

M. Jacques Fenodot a été nommé vendeur au Secteur d'Auch. Entré à la Société en juin 1951 il avait été précédemment comptable à Dax et à Tarbes.

M Fenodot

M. Jean Laviale a été nommé assistant au chef de Région de Toulouse. Entré à notre Société en 1930 il avait été successivement vendeur et chef de Secteur à Auch et, depuis 1947, à Toulouse.

M. Laviale

M. Pierre Miramon a été nommé assistant au chef de Région de Bordeaux. Entré à la Société en 1937, il avait été successivement vendeur à Bordeaux, puis chef de Secteur à Brive et à Saintes.

M. Miramon

M. Sorin

M. Jean Sorin a été nommé vendeur-instructeur pour la Division Sud-Ouest. Entré à notre Société en 1947, il avait été successivement comptable au Siège de la Division et à Tarbes, puis vendeur sur l'une des zones de Bordeaux.

M. Adrien Talon a été nommé chef du Secteur d'Agen. Entré à la Société en 1934, il avait rempli successivement les fonctions de comptable à la Direction Régionale de Lyon, secrétaire à la Région de Toulouse et chef de la zone IV de Toulouse (Castres).

M. Talon

Service Matériel et Magasins

Parc Magasin et Services Auxiliaires Aubervilliers

M. Paul Clerc, adjoint de M. P. Lebas, chef du Service, exerce par délégation de ce dernier les fonctions de direction et de coordination du P.A.M.A.S.A.

M. Robert Albessard qui exerçait les fonctions de chef du Magasin central d'Aubervilliers a été muté au Siège, Service Matériel et Magasins, et chargé des questions d'approvisionnements.

DIRECTION RAFFINAGE
RECHERCHES ET DÉVELOPPEMENTS

Raffinerie de Port-Jérôme

Mlle Geneviève BRUNEL a été nommée employée qualifiée, une langue rédactrice, au Département Technique. Entrée dans ce Département en octobre 1950, en qualité de sténo-dactylographe, une langue traductrice, elle avait été nommée par la suite employée de Service Technique une langue rédactrice.

DIRECTION APPROVISIONNEMENTS ET TRANSPORTS

M. Jean GALAT a été promu agent de maîtrise au Département des Achats. Il était entré dans ce Département en 1948 en qualité d'employé qualifié de Service Commercial.

M. Jacques MAIRE, agent de maîtrise attaché à la Vérification Permanente de la Division Nord-Est, a été transféré au Département Navigation.

M. Jacques LEGENDRE, employé qualifié au Département des Achats a été transféré au Département Importations-Exportations.

M. Raymond POINTHIÈRE, employé qualifié de Service Commercial, est muté au Département Transports au Département Navigation.

M. Georges TOURET, comptable, est muté du Département Comptabilité au Département Transports.

DIRECTION COMPTABILITÉ ET FINANCES

M. Roger FAGNIER a été transféré à la Direction Comptabilité et Finances pour y suivre un training de plusieurs mois. Ingénieur des Arts et Métiers il était entré en 1935 au Département Entretien de la Raffinerie de Port-Jérôme en qualité d'ingénieur d'études. Il avait été affecté en 1934 au Secrétariat de la Direction Générale puis avait été nommé en 1939 ingénieur au Planning. Mobilisé puis prisonnier de guerre il reprit, en 1942, après sa libération, de l'activité au Siège, Département Recherches et Développements, où il était chargé des Etudes Techniques. Il retourna à la Raffinerie en 1946, en qualité de chef de Service Coordination et Budget.

DIRECTION JURIDIQUE

Mlle Madeleine CHIROULET, aide-comptable au Département Comptabilité, a été transférée au Département des Assurances.

DIRECTION RELATIONS SOCIALES

M. Pierre LOUIS, agent de maîtrise au Département du Personnel, Service effectifs et Salaires, a été muté au Département Retraites et Sécurité sociale, Service Sécurité Sociale.

M. Jean MOROY, comptable au Département Comptabilité-Service Stocks et Ventes, a été muté au Département du Personnel, Service Effectifs et Salaires.

DIRECTION RELATIONS EXTÉRIEURES

M. Robert TILLIER, dessinateur d'exécution, est transféré de la Direction Commerciale, Département Construction et Entretien, à la Direction Relations Extérieures, Département Information, en qualité de dessinateur chargé des fabrications.

insignes & récompenses

pour longs services

Nous adressons nos chaleureuses félicitations aux collaboratrices et collaborateurs dont les noms suivent, qui ont atteint 10, 20, 25 et 30 années de services à notre Société.

DIRECTION APPROVISIONNEMENTS ET TRANSPORTS

30 ans M. Marcel Fontvieille, Dép. des Achats.
M. H.-F. Thémoin, Direction Approvisionnements et Transports.

25 ans Mme Irène Gauchery, Dép. Navigation.

20 ans M. Roger Adam, Dép. des Achats.
M. Raymond Davezac, Dép. Ravitaillement Produits Pétroliers.
M. Yves Kerambrun, Dép. Transports.

DIRECTION COMMERCIALE

30 ans M. Maurice Lafaurie, Service Matériel et Magasins.

20 ans M. Lucien Berteloot, Bitumes Paris.
Mme Antoinette Faget, Bitumes Paris.
M. René Hue, Bitumes Tunis.
M. René Morel, Dép. Construction et Entretien.
M. Henri Nègre, Bitumes Paris.

10 ans M. Charles Mertz, Bitumes Châteauroux.

Division nord-ouest

30 ans M. René Quesson, Service Exploitation.

20 ans M. Léon Blin, Région de Paris.

10 ans M. Maxime Gendre, du P.A.M.A.S.A.
M. Paul Perrin, M.C.A.

Division sud-est

25 ans Mme Yvonne Boudet, usine de Port-Saint-Louis du Rhône.

20 ans Mme Clémentine Garcin, usine de Port-Saint-Louis du Rhône.
M. Georges Gouillon, région de Lyon.
M. Henri Robert, secteur de Valence.
(Nous sommes heureux de publier les photographies de MM. Gouillon et Robert, qu'ils ont eu la gentillesse de nous communiquer.)

DIRECTION COMPTABILITÉ ET FINANCES

30 ans M. Eugène Crouzat, Dép. Comptabilité.
M. Maurice Rocher, Dép. Comptabilité.
M. Georges Serand, Détaché au G.A.C.

25 ans Mme Germaine Tarnier, Dép. Finances.

DIRECTION RAFFINAGE
RECHERCHES ET DÉVELOPPEMENTS

30 ans M. Lucien Moulin, Inspection et Normalisation (retraité depuis le 1-4-52).

Raffinerie de La Mailleraye

20 ans M. Joseph Postic.
M. Pierre Elorin.

DIRECTION DES RELATIONS EXTÉRIEURES

20 ans Mme S. Perrin, Dt Information. Service Edition.
M. Marcel Saint, Direction.

M. Gouillon

M. Robert

La nouvelle Esso Service Iéna au Mans.

Au cours de l'inauguration de l'E.S.S. Paris Metz.

E.S.S. Letellier, à Pont Audemer.

L'Esso Service Lens Ste-Barbe.

Inauguration

DE QUATRE ESSO SERVICE STATIONS

à Lens

Le 20 février a été inaugurée l'Esso Service Lens-Sainte-Barbe (type F 45), propriété de MM. Varcin, à Lens.

De nombreuses personnalités, parmi lesquelles M. Boneton, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Mme Loiseau représentant le docteur Schaffner, conseiller général, maire de Lens ; M. Joly, conseiller municipal, avaient tenu à marquer par leur présence l'intérêt qu'elles portaient à cette réalisation. Ce fut Mme Perrot, dont le mari est vendeur à la Région Parisienne, qui coupa le symbolique ruban.

Dans la salle de graissage, qui servait de buffet, deux allocutions mirent en relief tout ce que cette station apportait de nouveauté dans la ville de Lens, grâce aux efforts conjoints de M. Varcin et d'Esso Standard.

Les articles parus ultérieurement dans la presse locale confirmèrent l'excellente impression laissée à tous les invités. « Piste de 60 mètres largement dégagée, vaste parking, appareils distributeurs modernes au débit rapide, station accueillante, personnel courtois, service de nuit », tous ces termes se sont retrouvés sous la plume des différents rédacteurs qui ont, bien entendu, particulièrement insisté sur la « note claire et gaie » jetée par nos couleurs dans la grisaille du pays minier.

La Station de M. Varcin travaille actuellement à la cadence de 40.000 litres par mois. Les espoirs mis en elle par ses promoteurs seront certainement dépassés dans un très proche avenir.

à Meaux

Le 20 mars dernier a été inaugurée, à l'angle du quai Thiers et du cours Raoult, l'Esso Service Paris-Metz de M. Legueu, construite en un temps record. Le ruban symbolique fut coupé par M. Barennes, maire de Meaux, puis M. Legueu présenta son gérant et détailla les particularités de son outillage. MM. G. Goirand et P. Bernard représentaient Esso Standard à l'inauguration de cette nouvelle Esso Service, qui sera certainement très appréciée des usagers de la route.

au Mans

Le 8 avril, M. Jean-Yves Chapalain a coupé le ruban symbolique qui barrait l'accès de l'Esso Service Iéna, installée avenue du Général-Leclerc. M. Chapalain qu'accompagnait M. Lizé, adjoint au maire, avait été accueilli par MM. Keck, Breuil et André, d'Esso Standard, ainsi que par MM. Bodin, chef de secteur, et M. Hallard, le gérant libre de l'Esso Service Iéna. Un certain nombre de personnalités de la ville parmi lesquelles figuraient M. Boulanger, directeur de l'E.D.F. au Mans ; M. Bignon, de la Chambre des Métiers ; MM. Dauxerre et Nicolas, ingénieurs des Ponts et Chaussées, ainsi que MM. de Champchesnel et Acat de l'A.C.O. assistaient à cette inauguration.

à Pont-Audemer

C'est au mois d'avril que fut également présentée la nouvelle Esso Service de Pont-Audemer. M. Letellier, garagiste, accueillit ses invités avec son empressement habituel ; le docteur Maricot, conseiller général, coupa le ruban tricolore, en présence de Mme Leblond, présidente du Syndicat des pompistes de la Seine-Inférieure, de MM. Keck, Braccio, André, Chleq et Dulondel, de la Société. Cette Esso Service comporte une piste qui rend aisé l'accès aux pompes, une station de graissage et une station de lavage. Elle vient, elle aussi, enrichir la chaîne Esso Service dont elle saura, nous n'en doutons pas, confirmer la renommée.

petites nouvelles scientifiques

EN MARGE DE LA SCIENCE
CES PETITES INVENTIONS
NOUS VIENNENT
DE GRANDE-BRETAGNE
ET DES U.S.A.

UNE NOUVELLE COLLE UNIVERSELLE

Le Metalfix, dernière née des colles universelles mises au point par les chimistes de Grande-Bretagne colle presque n'importe quoi et peut servir également pour la soudure à froid. Elle colle admirablement l'aluminium, nombre d'autres métaux, et la porcelaine, le verre, l'émail, le cuir, les matières plastiques, les carreaux, le bois.

Transparente, la nouvelle colle permet d'invisibles et parfaites réparations. Elle est imperméable, insensible aux acides et à la chaleur et peut se travailler au papier de verre, à la lime, au ciseau et au rabot.

UN COLLECTEUR DE POUSSIÈRES... à L'EAU

Une importante firme londonienne vient de lancer sur le marché un collecteur de poussières fonctionnant à l'eau. Sans utiliser (comme les systèmes analogues qui récoltent les poussières résiduelles des industries) pompes, pulvérisateurs, eau canalisée ou système de drainage, l'appareil ramasse les poussières et les rejette sous forme de boue, qui peut être évacuée sans être entraînée par le vent. Sa nouveauté réside dans un démarreur et un collecteur de boues qui lui permettent de fonctionner de façon complètement autonome. Il débite trente-cinq mètres cubes à la minute, environ.

UN SÉCHOIR A INFRA ROUGES

Toujours de Londres, nous vient un séchoir à infra rouges capable de sécher les en-têtes de lettres les plus profondément gravées à raison de dix-huit cents à deux mille quatre cents feuilles à l'heure. Le séchoir est pourvu des plus récents modèles d'éléments tubulaires, qui donnent des rayons infrarouges exempts de lumière désagréable. Un réglage triple permet de faire varier le débit sur un, deux, ou trois kilowatts.

DES CARTES A JOUER EN VINYLITE

Les dernières cartes à jouer américaines sont en vinylite. Glissantes et très solides elles durent cent fois plus que les cartes ordinaires en papier glacé. Elles sont lavables, sans odeur, non inflammables, et résistent à l'action de l'alcool, de l'eau, des huiles et de la plupart des produits chimiques.

— Et celui qui court à côté ?..
— c'est la roue de secours !..

AVIATION

Les voyageurs des « Comet » pourront-ils boire leur thé à 13.000 mètres d'altitude ?

Quand les nouveaux « Comet » anglais entreront en fonction, des repas seront servis, pour la première fois dans les annales de l'aviation, à 13.000 m. d'altitude. Mais ces déjeuners à haute altitude ne laissent pas de poser aux techniciens des problèmes délicats. En particulier, celui de faire bouillir l'eau. Va-t-on être obligé d'embarquer d'énormes « thermos » d'eau bouillante pour ne pas priver les voyageurs de leur traditionnel five o'clock ? D'ores et déjà de nouvelles variétés de thé, en particulier des thés à dissolution instantanée, sont à l'étude.

Les aérodromes d'Afrique du sud sont menacés d'effondrement... à cause des souris.

Les souris qui s'attaquent par millions aux pistes des aérodromes sud-africains posent des problèmes qui peuvent devenir très graves. Déjà la piste de l'aérodrome de Kuruman a dû être fermée, car son soubassement, criblé de trous de souris, menaçait de s'effondrer sous le poids des avions. Les aérodromes d'Upnigton, et de Vryburg sont également menacés par le travail de sape des petits rongeurs, plus dangereux que celui d'une équipe de saboteurs spécialisés et parfaitement outillés.

Les chasseurs anglais de la Royal Navy vont-ils atterrir sur des matelas ?

Des essais « d'atterrissage sur matelas » viennent d'être effectués en Angleterre avec des chasseurs à réaction « Sea Vampire » de la Royal Navy.

Les avions descendent à une vitesse très réduite avec le train d'atterrissage rentré et la queue très basse, mais la crosse d'appontage sortie. La crosse happe une haussière qui est tendue un peu au-dessus du matelas. Les avions « décrochent » sur un « lit » composé de plusieurs couches de matelas pneumatiques, semblables à ceux utilisés pour relever un avion lourd, après un atterrissage sur le ventre.

Les avions supportent généralement fort bien (à part quelques ruptures de fuselage enregistrées lors des premiers essais), ce genre d'atterrissage. Mais ce sont les pilotes, eux, qui réagissent mal !

En effet, dans l'atterrissage « sur matelas », l'avion passe de sa vitesse minimum à l'arrêt complet en quelques fractions de seconde et, de ce fait, les aviateurs sont soumis à des « décélérations » extrêmement élevées.

Il est nécessaire de les pourvoir d'un équipement spécial pour leur permettre de résister à ces décélérations qui sont de l'ordre de huit à dix kilos !

L'avion-robot à réaction changera de moteur à chaque sortie.

Les essais du premier avion à réaction sans pilote viennent d'être effectués sur le terrain australien où l'on procède généralement aux essais de fusées aériennes.

L'appareil qui a été construit par les usines d'aviation du gouvernement australien sur les indications du ministère britannique des fournitures et armements, décolle, manœuvre et atterrit sous le seul contrôle de la radio. Il est destiné à servir de cible à grande vitesse pour l'essai des nouvelles armes défensives.

Il est mû par un petit moteur à réaction (construit en Angleterre) dont le poids est seulement de 250 kilogrammes et le diamètre 0 m. 68. C'est le plus petit moteur à réaction construit en Grande-Bretagne. Le fuselage de l'appareil, de forme aérodynamique, mesure 6 m. 70 de long. Il est flanqué de deux ailerons, courts et droits, à tenons détachables. L'appareil décolle au moyen d'un train tricycle qui est lâché au moment du décollage. Le train est muni de freins qui l'arrêtent automatiquement sur la piste. Pour atterrir, l'appareil se sert de patins.

Quand la production en série de ces avions-robots à réaction sera entreprise, chacun sera muni d'un moteur à réaction spécialement conçu pour n'être utilisé qu'une fois. Ce moteur, dont la « vie » ne dépassera pas quelques heures, sera d'un prix de revient peu élevé. Un moteur neuf à chaque envolée, c'est tout de même un luxe, même pour un avion à réaction !

AUTOMOBILE

Laverie automatique.

Un bouton commande ici le nettoyage complet d'un véhicule, qui comprend un lavage, un savonnage et un rinçage à haute pression. Le séchage est également automatique et l'ensemble des opérations dure exactement cinq minutes.

Le « préchauffage » des moteurs de voitures.

Mis au point au Canada et utilisé depuis peu aux Etats-Unis, un nouvel accessoire élimine les difficultés de mise en marche du moteur par temps froid. Il s'agit d'un minuscule appareil destiné à chauffer, à l'arrêt, le réfrigérant qui entoure le bloc-moteur. Il est composé essentiellement d'un radiateur tubulaire que n'affectent pas les composés antigel et qui est introduit dans le circuit refroidisseur par un orifice percé à la base du radiateur. Un joint permanent est ensuite appliqué et le « préchauffage » relié au circuit électrique.

Projecteur de secours.

L'originalité de ce projecteur à main réside dans son branchement qui s'effectue dans l'allume-cigarettes automatique. La portée dépasse 300 mètres, et il comporte un raccord amovible qui le transforme en éclairage de secours en cas de panne. Lorsqu'il n'est pas utilisé, il trouve sa place dans la boîte à gants.

Avertisseur lumineux.

En cas de panne ou de crevaison la nuit, ce dispositif assure la protection de l'automobiliste et de son véhicule. Un interrupteur branché sur le circuit électrique transforme l'ensemble des feux de position et des feux de direction, avant et arrière, en *clignotant*.

En marche normale l'interrupteur sert d'indicateur de direction ordinaire.

Outil universel.

Un minuscule moteur électrique tenant aisément dans la main et auquel s'adapte un jeu complet d'accessoires permet aux bricoleurs d'effectuer de nombreux travaux. L'engin complet pèse un peu moins d'un kilo et tourne à la vitesse de 27.000 tours-minute. Un dispositif assure le refroidissement des outils, permettant leur utilisation ininterrompue. Un courant d'air circule autour du moteur, laissant sa carrosserie froide dans la main. Les quarante et un accessoires livrés avec le moteur répondent à tous les besoins usuels.

Pour la protection extérieure des automobiles.

On propose cette année aux carrossiers une peinture « sandwich » dont les trois couches s'appliquent en une seule opération. Elle résiste à la pluie, au gel, à l'air marin et à la chaleur, grâce à la couche intermédiaire formée de copeaux de mica.

Pour protéger réservoirs, tubulures, garnitures et pièces d'acier contre les agents chimiques, voici, d'autre part, un revêtement plastique séchant instantanément à l'air. La matière employée combine une grande flexibilité, une bonne adhérence et une forte résistance aux chocs. Elle ne peut ni craquer, ni éclater et s'applique sur tous les métaux. En cas d'éraflure, des raccords peuvent être faits au pinceau ou au pistolet.

OÙ L'ON FAIT DES TROUS DANS LE MUR DU 82 !

82 Champs-Elysées. Mais pourquoi donc cet homme perce-t-il cette belle pierre blanche?

Quatre trous ! Quelle idée ! D'ailleurs, M. Médard ne semble-t-il pas faire le guet?

LE CHALAND QUI PASSE...

De Saint-Ouen à Conflans-Sainte-Honorine, ce chaland qui passe a étonné par son étrange aspect tous ceux qui, le 25 avril dernier, l'ont suivi des yeux des rives de la Seine...

Regardons-le de plus près. C'est le chaland Esso-Conflans, anciennement « l'Opale »; il a été adapté en Station Service fluviale pour ravitailler, sur la Seine, chalands et automoteurs...

A l'écluse de Bougival. Sept centimètres de hauteur en plus et l'Esso-Conflans ne passait pas sous le dernier pont ! Ouf ! M. Paulmard, du Département Construction et Entretien, est heureux...

PETITS ÉCHOS DE L'INDUSTRIE PÉTROLIÈRE

Le pétrole remplace la mère-poule

Le pétrole, l'électricité, le charbon, le gaz et le bois partagent aujourd'hui avec les poules la responsabilité de faire venir au monde « les chers petits poussins ». Les mamans gallinacées se voient, en effet, maintenant puissamment aidées par les couveuses artificielles dont la production dépasse de beaucoup la leur. Non seulement le rendement s'est accru de façon considérable, mais encore les couvées donnent des volailles de qualité bien supérieure, de l'avis des gourmets.

Savez-vous les faire cuire **« à la canaque »** ?

Toujours à propos de poulets.... A la suite de l'article que nous avons récemment (1) consacré à l'utilisation de la paraffine pour la « plumaison » scientifique de la volaille, M. Taylor, chef du Département Applications Techniques nous a rappelé que cette méthode soi-disant révolutionnaire est aussi vieille qu'Hérode... ou du moins que les Canaques, peuplades qui habitent certaines îles de Polynésie.

Les Canaques font, en effet, cuire depuis toujours leur volaille sans la plumer, suivant une recette bien simple. Ils aménagent tout d'abord un « four » en creusant un trou dans lequel ils disposent quelques pierres. Ils chauffent ensuite ce four au moyen d'un feu de bois et se contentent d'y placer leur poulet avec toutes ses plumes qu'ils ont recouvertes au préalable de terre glaise. Celle-ci fait en quelque sorte fonction de marmite et permet d'obtenir une cuisson à l'étouffée.

Lorsque la terre glaise est durcie, le poulet est cuit. En le libérant de cette carapace dont il est enduit, la ménagère Canaque enlève du même coup toutes les plumes qui y sont emprisonnées.

Ainsi d'une pierre peut-elle faire deux coups....

(1) Voir *Esso Revue* n° 46.

Nous n'avons rien inventé....

Bien d'autres exemples à l'appui de celui que nous donnent les Canaques nous montrent que la technique moderne, nous fait souvent « découvrir » des procédés ou des produits qui sont connus depuis longtemps par des peuplades dites non évoluées ou qui avaient été utilisés dans l'Antiquité.

C'est ainsi que pour rehausser l'éclat de leurs charmes, les Egyptiennes utilisaient des fards dont certains étaient déjà à base de pétrole. Certes, les habitudes et coutumes qui prévalaient alors peuvent surprendre la femme moderne. Si les Egyptiennes se mettaient aussi du rouge aux ongles, elles ne s'arrêtaient pas en si bon chemin et se teignaient les paumes des mains et la plante des pieds, à l'aide de henné. Quant aux parfums, elles les « portaient » littéralement sur le haut de la tête en disposant du nard sur le sommet de leur crâne.

Par contre, les Egyptiennes utilisaient déjà le pétrole pour leurs soins de beauté sous forme d'huile minérale dont elles se servaient pour donner à leurs cils cette rigidité qui était alors fort prisée.

Aujourd'hui, les chimistes, reprenant en cela des idées qu'appliquaient les Anciens, composent à partir du pétrole, toute une gamme de fards gras... montrant ainsi toute la variété d'utilisation des produits pétroliers qui peuvent servir aussi bien, tel le bitume, au revêtement des routes... qu'à celui du délicat épiderme des femmes.

Trente mille kilomètres par an de « pipe »

Au cours de chacune des trois dernières années, trente mille kilomètres de « pipe-lines » ont été posés dans les diverses parties du globe et les nouvelles constructions se poursuivront au même rythme en 1952.

Record de vitesse battu

Une équipe de forage dans le sud de la Louisiane vient de battre un nouveau record de vitesse en creusant 770 mètres en huit heures, soit à une moyenne de 96 mètres par heure.

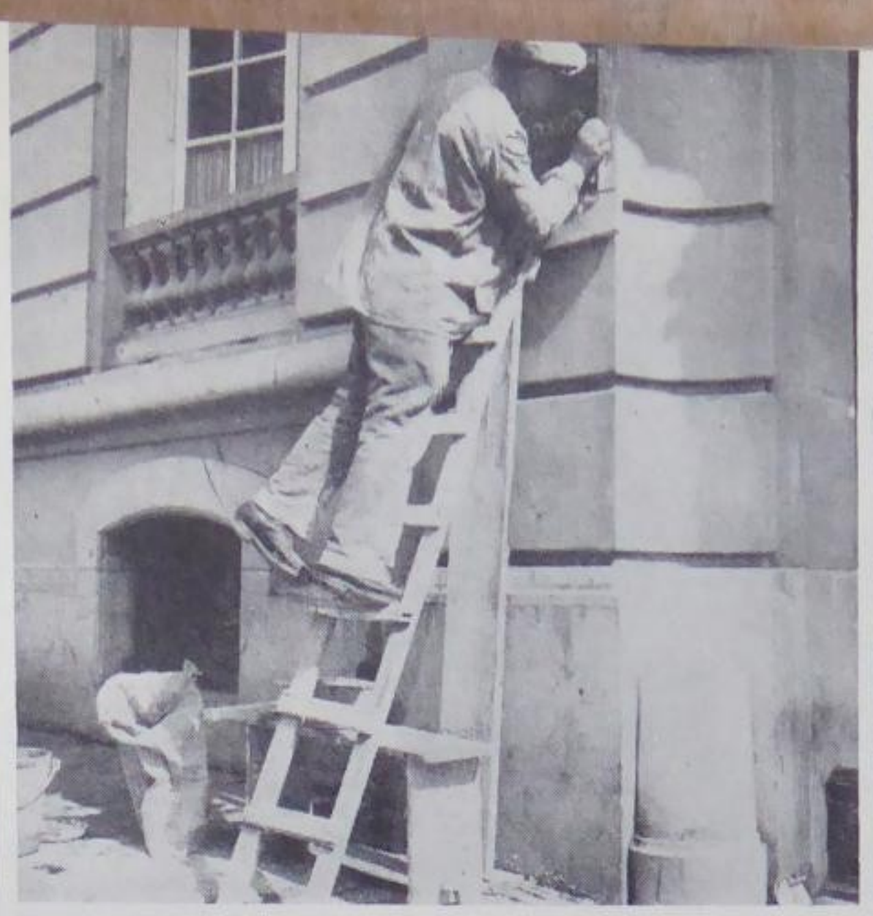
Le pétrole participe à la lutte contre la fumée

Une fibre synthétique dérivée du pétrole joue aujourd'hui un rôle de plus en plus important dans la lutte contre les fumées que dégagent les usines. Des sacs de filtration faits de fibres en acrylique disposés dans des cheminées d'usine permettent d'arrêter une partie de la suie et autres particules nocives qui s'échappent dans l'air. Ces sacs possèdent également l'avantage de récupérer de 10 à 15 % du noir de fumée qui était autrefois perdu.

Le pétrole limite « accidentellement » les dégâts d'une inondation

Au cours des inondations qui ont

Voilà qu'il les rebouche maintenant. Attendons la suite, ces faits paraissent bien étranges !



Est-ce une affiche? L'homme, déguisé en plâtrier, dissimule soigneusement son travail. Suspect !...

Ah ! c'était donc ça !... Rassurés, nous savons maintenant que nous travaillons à Esso Standard !
(Photos R. Bezault)

Un peu de cinéma pour les Esso-Actualités. Quel dommage ! La peinture n'est pas faite, la station service fluviale ne porte pas encore son emblème. Bientôt, nous la présenterons terminée.

CARACTÉRISQUES DE L'ESSO-CONFLANS

Capacité de stockage 300 m³ par 6 citernes de 50 m³.

Longueur : 38,41 m. Largeur : 5,02 m.

Tonnage maximum à l'enfoncement : 308 tonnes.

Construction : fer, pont : fer.

Tirant d'air à vide : 6 m. 010. Tirant d'eau à vide : 0 m. 58.

La distribution est assurée par 2 pompes Mouvex de 18 m³, commandées chacune par un moteur électrique de 6 CV.

Le débit des pompes permettra d'alimenter rapidement les chalands automoteurs de gros tonnage actuellement en construction.

La Station Service fluviale " Esso-Conflans " sera elle-même avitaillée par la suite par chalands.

L'installation électrique de l'Esso-Conflans bénéficie de nos toutes dernières expériences et répond à la réglementation relative à la sécurité et même au point de vue de sa mise à la terre.

A bord, sont installés : un magasin d'accessoires de navigation, un magasin d'huile de graissage approvisionné en fûts, un bureau avec téléphone, etc...

La réalisation des magasins, qui sont entièrement métalliques, présente une originalité en raison de la forme en cuvette du toit, dont le point bas collecte les eaux de pluie évacuées par des chaîneaux dissimulés.

Le platelage permet une très libre circulation du personnel dans les locaux et autour des groupes de pompage.

L'accès de la S.S.F. au personnel et à la clientèle est très facilité. On accède à terre par une large passerelle.

eu lieu l'année dernière dans le Texas, le pétrole a permis à une société de navigation aérienne d'économiser 1.500.000 dollars. Des produits pétroliers provenant de divers dépôts et terminaux s'étaient, en effet, mélangés aux eaux qui avaient inondé la base de réparation de la compagnie aérienne en question. En se retirant, la masse de pétrole forma un film protecteur qui recouvrit une partie importante du matériel et, en particulier, 42 moteurs d'avion, empêchant ainsi la corrosion et la rouille d'agir. Le pétrole... et une rapide intervention du personnel ont donc permis de limiter considérablement les dégâts occasionnés par l'inondation.

Des flexibles d'incendie « poids plume »

Une des fibres synthétiques, dont deux des principaux éléments sont des dérivés du pétrole, a été récemment expérimentée sous forme de flexible d'incendie. Beaucoup plus légère que le caoutchouc ordinaire, cette fibre permet de monter à bord d'une voiture de pompiers 40 % de plus de flexible qu'il n'était jusqu'ici possible de le faire. Ces flexibles sont peut-être appelés demain à « révolutionner » la vie des pompiers dont un des principaux problèmes a toujours été de pouvoir disposer d'un matériel léger et facilement maniable.

Et le voyage est fini. L'Esso-Conflans se range auprès du chaland « Fernande », endommagé en juin 1940 et remis en service en 1945. Réformé, ce dernier chaland a terminé sa carrière.

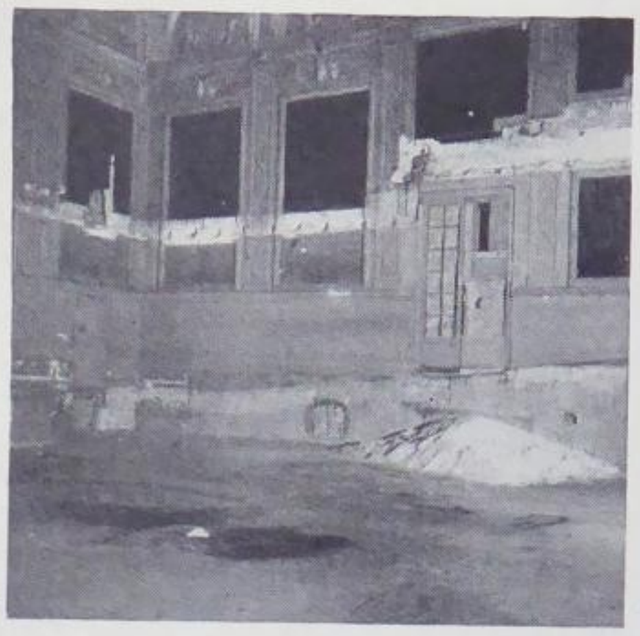
L'abordage. Tout s'est bien passé. L'équipage est heureux et M. Paulmard, depuis le dernier pont de Bougival ne cache pas sa joie. L'Esso-Conflans est à son poste. A Bientôt ! *(Photos G. Broyelle)*

Sports

1

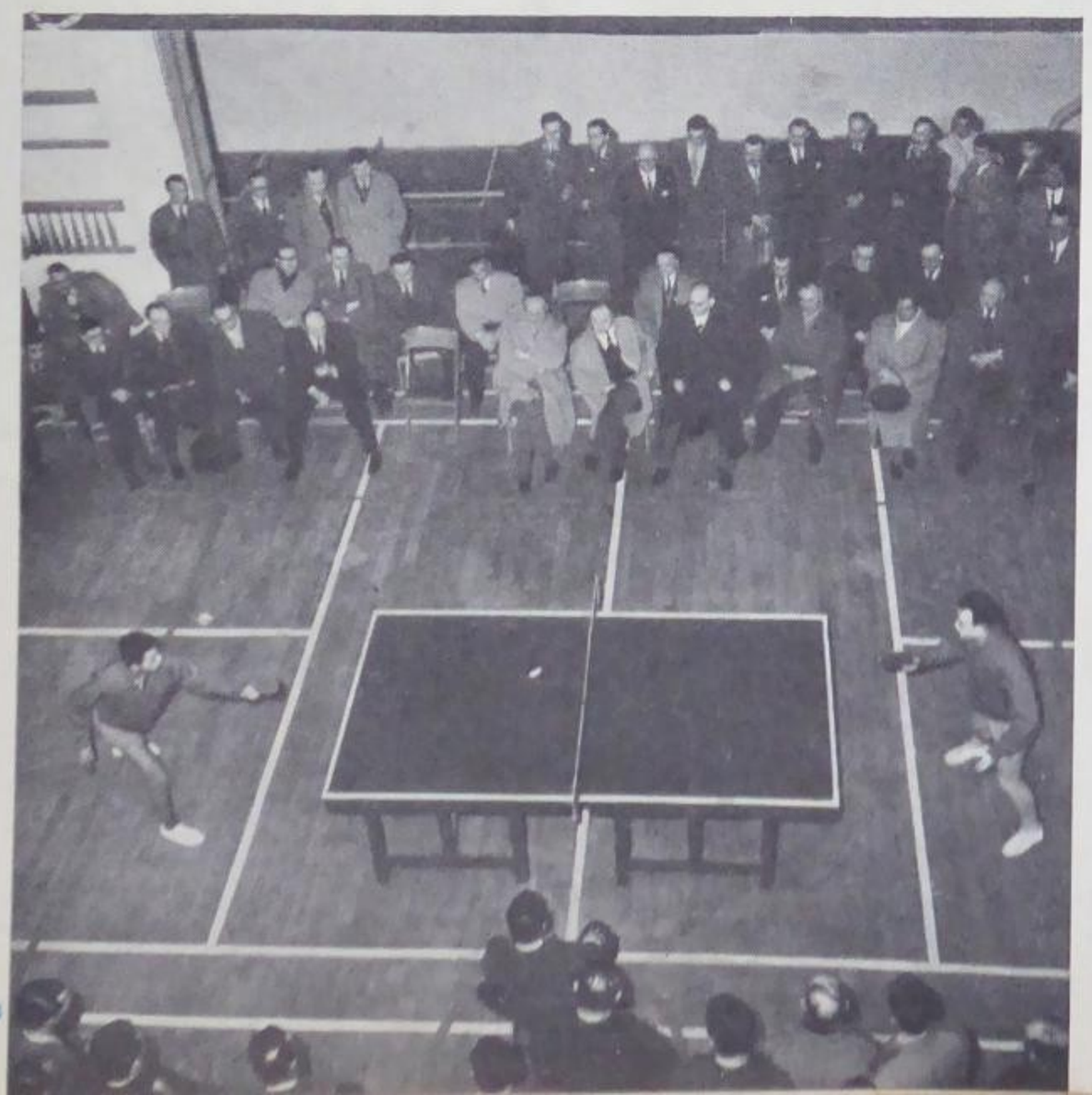
2

3



4

5



6

7

4

Mens sana in corpore SANO....

Le jeudi 3 avril avait lieu, dans l'emplacement de l'ancien théâtre Fémina au 90 des Champs-Elysées, l'inauguration de la salle Esso Sports. A 18 h. 30, M. Scheer coupait le traditionnel ruban d'inauguration et, entouré de nombreuses personnalités, parmi lesquelles M. Maurice Baquet, directeur technique de l'Institut National des Sports ; M. Ramadier, inspecteur, ancien recordman de France du saut à la perche, etc., pénétrait dans un local remis à neuf et aménagé en vue des différents sports qui s'y pratiqueront : ping-pong, culture physique, judo, basket, etc.

Ayant visité les différentes installations de cette salle bien éclairée, munie de vestiaires et douches, M. Scheer prononçait une allocution exaltant le sport pour les qualités physiques et morales qu'il est susceptible d'apporter à chacun : énergie, goût du travail d'équipe et du fair-play.

Prenant ensuite la parole, M. Young, après avoir dit sa joie en tant que président d'Esso Sports, remettait à M. Desvaux, sous les applaudissements de l'assistance, un objet d'art en remerciement du dévouement dont il fait preuve depuis si longtemps.

Enfin, des démonstrations de judo, barre fixe, gymnastique eurent lieu, après quelques exhibitions où s'affrontèrent les champions du tennis de table.

Tout le monde semblait heureux : M. Marchal, le secrétaire général, de voir sa soirée si bien réussie ; M. Mariné de compter de plus en plus d'adhésions au groupe artistique, et tout un chacun de penser que si le proverbe latin est vrai : « mens sana in corpore sano » (un esprit sain dans un corps sain), le personnel d'Esso Standard va pouvoir se détendre de son travail, en faisant de la barre fixe !

... Des Champs-Elysées à la Canebière

Gare de Lyon, 20 h. 30. Pas de retardataires, c'est un rendez-vous qu'on ne manque pas. Serrements de mains, exclamations, plaisanteries. L'ambiance est créée. On peut partir ! La précieuse contremarque en main, chacun passe le contrôle. Le wagon est pris d'assaut et les dispositions sont prises pour la nuit en attendant le départ. C'est un peu laborieux mais bientôt les survêtements ont remplacé les tenues de ville et les têtes se penchent aux portières. Mouchoirs agités à l'adresse des inconnus qui restent sur le quai, belotes, bridges, chants... Marseille est déjà là !

La caméra de service entre en action. Un peu inquiet de l'allure que l'on a au débarquement, on s'installe dans le magnifique car mis à notre disposition par nos hôtes venus nous accueillir à la gare. Un bref passage à l'hôtel, le petit déjeuner pris à la hâte sur le vieux port et il s'agit de bien occuper son temps jusqu'à la réunion de midi, route de Lyon. Pour certains, c'est la traditionnelle visite à la « Bonne Mère », pour d'autres la non moins traditionnelle promenade au Château d'If. Sur tout cela, le soleil qu'on avait espéré : terriblement méridional. De plaisir, on en prendrait l'accent.

1. *La visite de la salle par les personnalités.*
2. *M. Young remet à M. Desvaux un objet d'art.*
3. *M. Youg invite ses amis à lever leur coupe.*
4. *Le théâtre Fémina avant les travaux.*
5. *Ils sont pourtant les meilleurs amis du monde !*
6. *Exhibition de ping-pong : les « craks » du Club.*
7. *N'êtes-vous pas tentés d'en faire autant ?*

Pendant ce temps, les joueurs de boule se sont affrontés et lorsque le gros de la troupe arrive à l'usine, tout est consommé : nos amis marseillais ont triomphé. Les apéritifs attendent les amateurs qui, la chaleur aidant, ne manquent pas. On n'oublie pas où l'on est, et il se fait une grosse consommation de pastis. L'excellent déjeuner suit dans un cadre agréablement décoré et... très familial, où Parisiens, Bordelais, Lyonnais et Marseillais fraternisent avant d'être opposés sur le terrain du stade Michelet.

Mais fini de rire ! Le car a transporté les équipes en deux voyages et voilà tout le monde à pied-d'œuvre. Un peu effrayés par la température, les joueurs se sont mis en tenue et s'aventurent avec précaution.

Le feu est ouvert par le match de football. Très vite la supériorité parisienne s'affirme et le jeu se déroule vivement sans être le moins du monde ralenti par la chaleur. On n'y pense plus, à croire qu'on en a l'habitude ; la mi-temps survient sur le score, un peu lourd, de 3-0 en faveur de Paris. A la reprise, le jeu, déjà moins alerte se fait plus heurté, plus pénible. La fatigue apparaît, et les deux autres buts obtenus ne prouvent plus rien, il semble qu'un soulagement général accueille le signal de retour aux vestiaires. En fait, du côté basket-ball, notre équipe féminine s'incline après avoir entrevu la victoire, tandis que l'équipe masculine enlève nettement son match. Nettement, mais non sans mal et il faut toutes les ressources de nos représentants pour venir à bout d'un team ardent et nullement impressionné par le palmarès de ses adversaires. De très belles phases de jeu récompensent de leurs encouragements les supporters, stoïquement noyés dans un nuage de poussière, et l'espoir subsiste dans les deux camps jusqu'au coup de sifflet final.

Un coup d'œil à l'immeuble Le Corbusier (plus connu à Marseille sous le nom de « cabanon du fada ») qui est à deux pas et c'est le retour à l'usine par la Corniche et la Joliette. La dernière nouvelle sportive de la journée : Paris bat Marseille en tennis de table !

Les résultats sont acquis et on n'y pense déjà plus. La fatigue elle-même est oubliée et le banquet, présidé par diverses personnalités de la Division et de l'Usine, se déroule dans une chaude atmosphère très sympathique et bruyante à souhait : chants, toasts et discours de circonstance, rien n'y manque ! Aussi c'est avec un peu de regret que tout le monde se sépare assez tôt (ou plutôt pas trop tard !) pour être prêt à embarquer le lendemain matin à 9 heures....

... Ce lendemain où l'on prend le bateau pour aller à quelques heures du Vieux Port, à Sausset-les-Pins. Le soleil et la mer, le premier bain de l'année : un avant-goût de vacances. Ce n'est pas le moindre intérêt de cette journée que, grâce à nos amis Marseillais, nous ne sommes pas prêts d'oublier.

Peut-être étions-nous quarante à Saint-Charles pour prendre le train de Paris mais l'effectif était doublé sur le quai et c'est l'image même de cette réunion placée essentiellement sous le signe de la camaraderie sportive.

Merci à Marseille !

E. FERRER

(*Département Approvisionnements Pétroliers.*)

1

1. *l'Équipe Bordeaux-Marseille...*

2. *... Avant la victoire !*

3. *Les basketteurs parisiens n'ont qu'à bien se tenir.*

2

3

5

4-5. *Le mal de mer ? Quelle idée...*

6. *Où l'aventure commence...*
... et finit.

7. *Brr... elle n'est pas chaude.*

6

7

(*Photos Delomdre*).

CHRONIQUE SOCIALE

RÉSUMÉ DES DISPOSITIONS SOCIALES

intervenues au cours du mois de mars 1952

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES A LA SOCIÉTÉ

Indemnité versée au Personnel partant au Service Militaire.

Les membres du Personnel ayant au moins un an de présence et partant au Service militaire, recevront, à partir du 1er mars 1952, une indemnité s'élevant à un mois et demi d'appointements ou salaires (au lieu de un mois précédemment).

Colonies et Camp de Vacances 1952.

Notre Société organise, comme les années précédentes, deux colonies de vacances à Saint-Gille-sur-Vie (Vendée) et aux Buteaux (Nièvre). Les enfants de notre Personnel âgés de 7 ans au minimum et de 14 ans au maximum, pourront y passer 33 jours.

Le Camp de vacances de Brétignolles (Vendée) sera ouvert aux adolescents et adolescentes de 15, 16 et 17 ans, pour une période de 21 jours. Les membres du Personnel y seront admis par priorité.

La participation aux frais demandée aux familles sera celle de 1951, affectée des variations générales de salaires qui seront intervenues entre juin 1951 et juin 1952.

Echanges d'enfants avec l'Angleterre.

Des échanges d'enfants des membres de notre Personnel sont organisés, comme les années précédentes, avec l'Esso Petroleum Company. Il est rappelé que ces échanges s'effectuent « au pair » et entre enfants âgés au minimum de 13 ans.

les bonnes idées paient...

COMITÉ DES SUGGESTIONS

Réunion du 18 Mars 1952

1° *SUGGESTIONS PRIMÉES*

PJ.418 — MARIE-THÉRÈSE-JANINE — *Port-Jérôme*
Fr. 5.000 — *(M. René, Jean Thomas)*

Constitution, au laboratoire moteur, d'une petite réserve de matériel électrique léger.

PJ.431 — MICHELINE-MONIQUE-MADELEINE — *Port-Jérôme*
Fr. 5.000 — *(M. Bernard Poupel)*

Modification de la présentation des états intitulés « Situation journalière des stocks d'huile de graissage ».

PJ.443 — GERMAINE-FERNANDE-LUCETTE — *Port-Jérôme*
Fr. 5.000 — *(M. Léon Royon)*

Modification au système d'amorçage des chaudières I et II au bloc 6 en vue de faciliter le chargement des camions et fûts de bitume.

N° 761 — CHANTAL-MARIE-BERTHE — *Sect. de Clermont-Ferrand*
Fr. 3.500 — *(M. Jean-Claude Hervier)*

Modification des opérations comptables relatives à la vente des réservoirs neutralisés dans la clientèle.

N° 768 — MARC-JEAN-DANIELLE — *Saint-Ouen-Grésillons*
Fr. 12.000 — *(M. Robert Dohet)*

Modification de l'imprimé 124 « Ordre de Livraison » par un imprimé pouvant servir « d'Ordre et de Bon de Livraison ».

N° 798 — ALAIN-JANINE-CATHERINE — D.S.O.
Fr. 5.000 — *(M. A. Pieton-Fresson)*

Suppression de l'établissement des mémoires par les Sièges des Divisions.

N° 799 — PIERRE-GUY-MICHEL — *La Mailleraye*
Fr. 5.000 — *(M. Pierre Benard)*

Installation, sur la paroi verticale de certains réservoirs d'une chaîne destinée à éviter la chute des bouchons de trou d'homme lors de l'ouverture.

N° 803 — PIERRE-JEAN-JACQUES — D.S.E.
Fr. 5.000 — *(M. Edgard Pavia)*

Renvoi aux secteurs intéressés des doubles de position de Comptes Clients (1056 annotés).

N° 822 — PATRICK-JACQUELINE-MARC — M.C.A. *Aubervilliers*
Fr. 4.000 — *(M. Marcel Neyt)*

Exécution d'un appareil destiné au transvasement du Stanyl pour la confection de petits colis échantillons.

N° 827 — GABRIEL-LOUIS-PAUL — *Port-Saint-Louis*
Fr. 10.000 — *(M. Paul Romano)*

Procédé d'utilisation de l'orthodinitro-crésol en poudre pour la fabrication de certains produits.

N° 831 — FRANÇOIS-JEAN-PIERRE — *Port-Saint-Louis*
Fr. 4.000 — *(M. Gabriel Agier)*

Remplacement des deux vannes de l'installation des cuves de produits spéciaux par un robinet à boisseau à trois faces.

N° 836 — YVONNE-MONIQUE-ALICE — *Secteur Paris-Nord*
Fr. 5.000 — *(M. Jean Raulet)*

Mode d'utilisation du rapport journalier 198 et de la carte 1254 G et modifications à apporter à ces imprimés.

2° *SUGGESTION FAISANT L'OBJET D'UNE LETTRE DE FÉLICITATIONS*

N° 800 — CHARLES-DANIEL-ROBERT — D.N.O.
Modification des codes applicables à des sous-rubriques du compte 030.

Petite annonce logement

● **Echange appartement à Melun : 2 grandes pièces, cuisine, entrée, W.C., cave, grenier, eau gaz, électricité. Contre similaire ou grand studio à Paris. Ecrire ou s'adresser à Mlle Renée Mary, Comptabilité Ventes au Siège de la D.N.O., rue Cortambert.**

ENTRE-NOUS - ENTRE-NOUS - ENTRE-NOUS

NAISSANCES

Nous avons appris les heureuses naissances suivantes

SIÈGE SOCIAL

JEAN-JACQUES 3e *enfant de M. J. Nadeaud, Service Appointements.*

DIVISION NORD-OUEST

MARTINE ..... *fille de Mme Yvonne Leffondree, de la Cantine.*
REYNALD ..... *fils de M. Robert Townsend, Comptabilité Ventes.*
BRUNO .... 2e *enfant de M. Jean Verdière, Usine de Saint-Ouen.*

DIVISION SUD-EST

DANIÈLE *fille de Mme Charrière, Usine de Port-Saint-Louis-du-Rhône.*
PHILIPPE *fils de M. Marc Haussaire, Section Machines électro-comptables, siège D.S.E.*
JEAN-LOUIS ..... *fils de M. Louis Lassale, région de Montpellier.*
RÉGIS MERCIER.. *petit-fils de M. Rocqueplan, secteur de Marseille.*

RAFFINERIE DE PORT-JÉROME

JOSIANE ..... *fils de M. Michel Alexandre.*
MICHÈLE ..... *fille de M. Stanislas Burek.*
MARIE-PIERRE ..... 1er *enfant de M. Alfred Bougdour.*
DANIEL ..... 8e *enfant de M. Marcel Canouenne.*
PATRICK ..... 2e *enfant de M. Louis Chevalier.*
JACQUES ..... *fils de M. Jean Delacroix.*
DANIEL ..... *fils de M. Michel Delande.*
PATRICK ..... *fils de M. Pierre Demeillers.*
FABRICE ..... 3e *enfant de M. Paul Doulement.*
SERGE ..... 4e *enfant de M. André Exandier.*
DIDIER ..... 5e *enfant de M. Emile Lambert.*
CLAUDE ..... *enfant de M. Eugène Leblond.*
DOMINIQUE ..... 1er *enfant de M. Roger Lefebvre.*
DENIS ..... *fils de M. André Malot.*
BRIGITTE ..... *fils de M. Armand Moali.*
ARNOLD ..... 3e *enfant de Claude Rambault de Barallon.*
GÉRARD ..... *fils de M. Walter Ratz.*
ANNE-MARIE ..... 2e *enfant de M. Lucien Simon.*
SERGE ..... 2e *enfant de M. Charles Torquet.*
COLETTE ..... *fille de M. Henri Vincent.*

RAFFINERIE DE LA MAILLERAYE

FRANÇOISE ..... 5e *enfant de M. Bernard Bourdin.*
ANDRÉ ..... 2e *enfant de M. André Goujon.*
JEAN-LUC ..... *fils de M. Lucien Mallet.*
MONIQUE ..... 4e *enfant de M. René Pionnier.*

NOS MARINS

PHILIPPE ..... *fils de M. Louis Aubert, Radio « Esso Gascogne ».*
JOSIANE .... *fille de M. Henri Gentile, Matelot « Esso Bretagne ».*
BRIGITTE. *fille de M. Robert Pineau, Lieutenant « Esso Bretagne ».*

MARIAGES

Nous avons appris avec plaisir les mariages de :

SIÈGE SOCIAL

Mlle Hélène Tailleur, Service Mécanographie, avec M. E. Valette.

DIVISION NORD-OUEST

M. Albert Blanchet, Service Exploitation, avec Mlle Charlotte Gesgner.

DIVISION SUD-EST

Mlle Raymonde Acquaviva, Section Machines électro-compt., avec M. Hyacinte Antonini.

M. Paul Sperta, Usine de Port-Saint-Louis-du-Rhône, avec Mlle Géromine Rossi.

RAFFINERIE DE LA MAILLERAYE

M. Louis Bersout, avec Mlle Simonne Buchy.
M. Daniel Queval, avec Mlle Marie-Rose Lenotre.

RAFFINERIE DE PORT-JÉROME

Mlle Gisèle Brianchon, avec M. Lalouette.
M. Hubert Le Canu, avec Mlle Marcelle Geoffroy.

M. René Piednoel, avec Mlle Denise Delamare.

NOS MARINS

M. Albert Maccotta, matelot « Esso Gascogne ».

DÉCÈS

Nous avons appris avec peine le décès de plusieurs de nos collègues

M. Hervé Huitric, Chef Mécanicien de 1re classe du pétrolier « Esso-Guyenne », décédé le 29 mars dernier à son domicile.

Cet officier était au service de notre Armement depuis cinq ans. Après avoir accompli à New-York un stage d'instruction en 1947 sur la conduite des T 2, il était devenu Chef Mécanicien d' « Esso Normandie » et s'était vu ensuite confier la surveillance des travaux de remise en état de l'ex-« Général Gassouin » devenu « Esso Guyenne » avant de s'embarquer à bord de ce navire. La conscience et la valeur professionnelle de M. Huitric autant que son esprit de camaraderie, lui avaient valu l'estime générale.

Notre Société était représentée aux obsèques, qui ont eu lieu à Briec-de-l'Odet, par M. R. Choussat, adjoint Relations Sociales du Département Navigation.

A la veuve et au jeune fils que laisse M. Huitric, notre Société tient à exprimer ses sentiments de bien vives et sincères condoléances.

M. Louis Riccio, ouvrier spécialisé à l'Usine de Port-Saint-Louis-du-Rhône, décédé le 12 avril dernier. Agé de 54 ans, M. Riccio était entré au Service de notre Société en 1920.

Notre Société était représentée aux obsèques par MM. R. Martin, Directeur, et P. Vincent, Sous-Directeur de l'Usine.

M. Riccio laisse une veuve, également ouvrière à l'Usine, et quatre enfants dont le dernier est âgé de 16 ans.

Mme Hélène Le Mouel, sténo-dactylographe correspondancière au Département Détergents, décédée le 26 avril dernier. Mme Le Mouel qui n'était âgée que de 46 ans avait appartenu à notre Société de 1924 à 1929 ; elle avait repris un poste en 1949.

Notre Société était représentée aux obsèques par MM. F. Boyer, M. Molle et M. Moulin.

Mme Le Mouel laisse deux enfants.

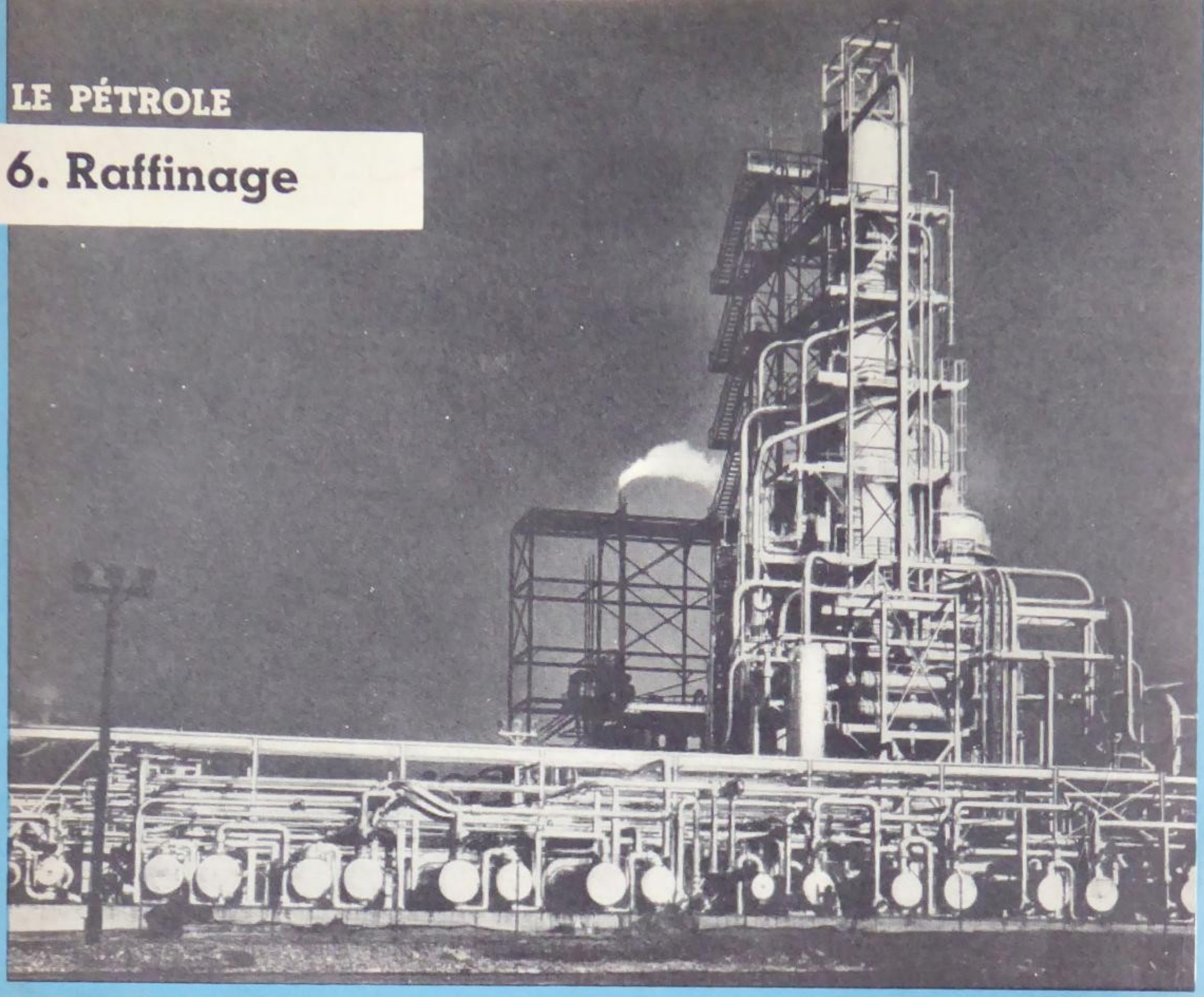
D'autres collègues ont été frappés dans leur affection et nous font part du décès :

M. Louis Averton, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de sa fille Danièle.
Mme Marcelle Berne, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de son beau-père.
M. Célestin Pecatiello, de l'Usine de Port-Saint-Louis, de sa mère.

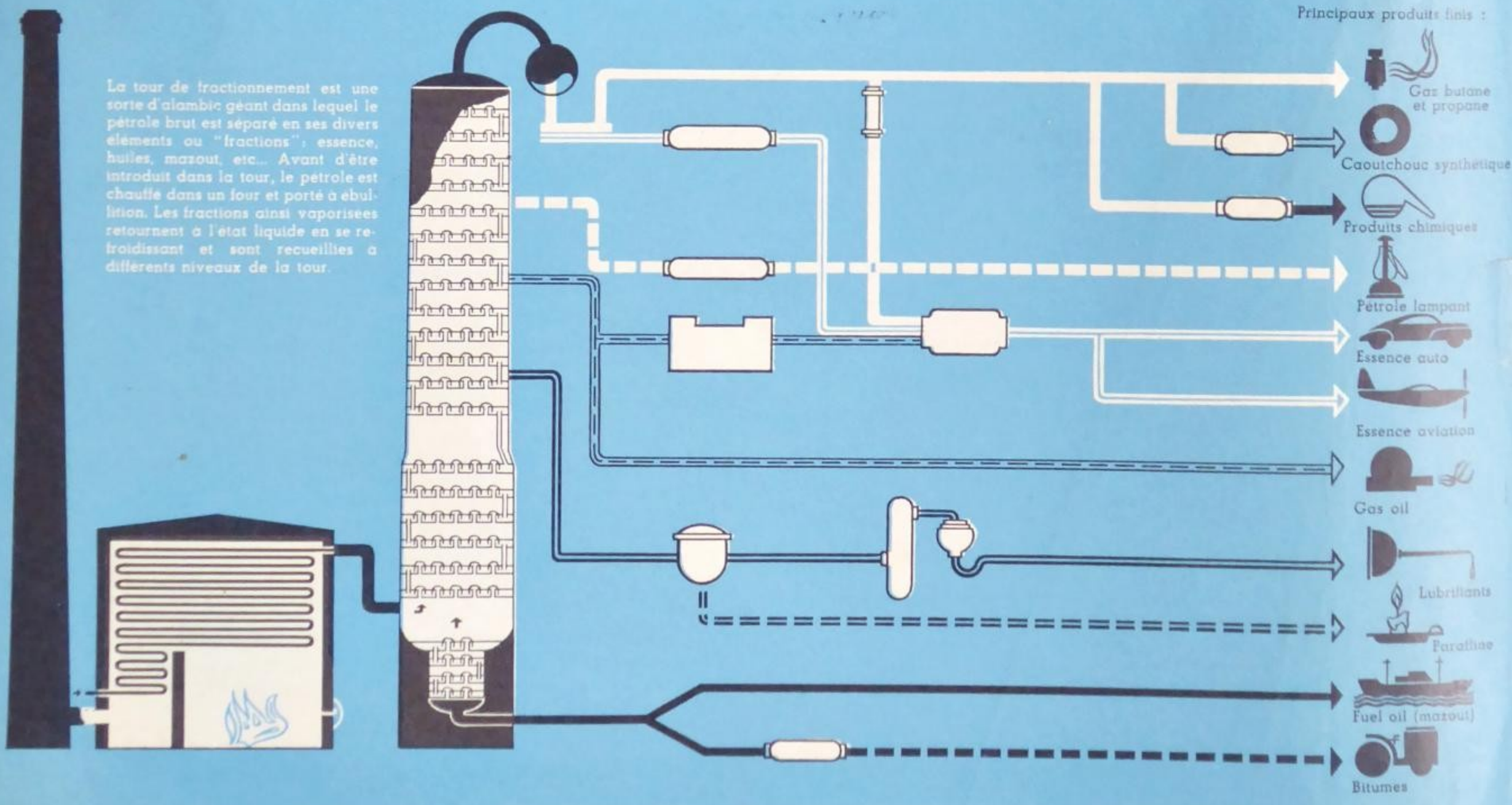
ESSO REVUE EST MEMBRE DE L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE FRANCE. - RÉDACTION : 82, CHAMPS-ÉLYSÉES. PARIS - BALZAC 46-24. - POSTE 238.
RÉD. EN CHEF-GÉRANT : P. MOREL. ÉDIT. SODICO-PARIS. RÉGIE DE CE DÉPOT LÉGAL, 2e TRIM. 1952. IMP. LANG, BLANCHONG ET Cie, 30, R. DU POTEAU, PARIS

LE PÉTROLE

6. Raffinage



La tour de fractionnement est une sorte d'alambic géant dans lequel le pétrole brut est séparé en ses divers éléments ou "fractions" : essence, huiles, mazout, etc... Avant d'être introduit dans la tour, le pétrole est chauffé dans un four et porté à ébullition. Les fractions ainsi vaporisées retournent à l'état liquide en se refroidissant et sont recueillies à différents niveaux de la tour.



On désigne sous le nom général de RAFFINAGE les procédés par lesquels le pétrole brut est transformé en gaz, essence, huiles de graissage, mazout, bitumes etc... etc.. La première opération consiste en une distillation : un courant continu de pétrole brut est chauffé au passage dans un four (à gauche sur le schéma) puis est introduit dans une tour de fractionnement où ses vapeurs s'élèvent à travers une série d'étages appelés plateaux de barbotage.

Comme la température est plus élevée au bas de la tour et que les différentes fractions du pétrole brut ont chacune un point d'ébullition particulier, leurs vapeurs se condensent sur les divers plateaux : au bas de la tour, le bitume et le fuel oil (mazout) sont collectés tandis que des fractions plus légères (gas oil, pétrole lampant, essence, etc...) sont recueillies sur les plateaux supérieurs. On transforme ensuite ces produits de base en de multiples produits finis.